



جناب آقای مهندس جواد نجم‌الدین

مدیر عامل محترم شرکت نفت ایرانول

انتصاب جنابعالی را به سمت فوق تبریک می‌گوییم. از خداوند بزرگ برای جنابعالی و همکاران محترمتان در آن مجموعه آرزوی توفیقات روز افزون داریم.

روزنامه «دنیای خودرو»

رئیس هیات عامل ایدرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

صرفه جویی ۵,۱ میلیارد لیتر بنزین با اسقاط ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده طی ۲۰ ماه

سرعت اسقاط در ماه‌های اخیر بیشتر شده و اکنون به طور متوسط روزانه ۹۰۰ دستگاه اسقاط می‌شود و تا پایان سال حدود ۱۳۰ تا ۱۴۰ هزار خودرو دیگر اسقاط خواهد شد.

صفحه ۳ و ۲

تفاوت آزمون‌های استاندارد در وسایل نقلیه الکتریکی:

چرا در خودروهای برقی برد پیمایش اعلامی با برد پیمایش واقعی اختلاف دارد؟

صفحه ۱۴

برخی از خودروهای مونتاژی گران شدند:

افت بهای محسوس مدل‌های وارداتی در بازار آزاد

صفحه ۷

گذار از خودروهای سنتی به حمل‌ونقل پاک شتاب می‌گیرد:

نقش سیاست‌های حمایتی در رشد فروش خودروهای برقی

صفحه ۶

از گواهی سپرده کالایی تا اوراق سلف موازی استاندارد:

بازار سرمایه چگونه خودروسازی را به لحاظ مالی تامین می‌کند؟

صفحه ۵



ترازانو، همسفر نامرئی **TRAZANO**

با ضمانت **کورال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

LEXUS

نمایندگی مرکزی ایرتویا

به زودی...
در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی



@ irtoya.co

☎ 021-73451

🌐 www.mahansanatpars.com

021-734555

کسب اطلاعات بیشتر



و موتورهای برقی تشکیل شده است. این خودرو در دو نسخه عرضه می‌شود: مدل تک‌موتوره با توان کلی ۱۸۵ کیلووات (۲۴۸ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۰۰ نیوتون‌متر و مدل دو موتوره چهار چرخ محرک با توان ترکیبی خیره‌کننده ۳۱۵ کیلووات (۴۲۲ اسب‌بخار) و گشتاور ۵۰۵ نیوتون‌متر. این پیشران به بازده حرارتی ۴۵.۷۹ درصدی، یکی از بهینه‌ترین‌ها در جهان است و گزینه‌های باتری آن، برد تمام‌برقی ۱۳۵ تا ۲۱۵ کیلومتر را فراهم می‌کنند. طراحی ظاهری Fulwin X3L با الهام از خودرو iCar 03T، فلسفه «جعبه‌ای» و استوار را دنبال می‌کند. نمای جلو جسورانه با یک نوار مشکی افقی که چراغ‌ها را به هم متصل می‌کند، چهره‌ای مدرن به آن بخشیده است.

چری با Fulwin X3L یک شاسی‌بلند آفرودی با ۴۲۲ اسب‌بخار قدرت، شتاب خیره‌کننده و برد ۱۲۰۰ کیلومتری، بازار را به چالش خواهد کشید. قیمتی که باور نخواهد کرد! این خودرو که با بهره‌گیری از سیستم پیشران به برد-افزای Kunpeng Golden CEM-S عرضه می‌شود، در قدرتمندترین نسخه، ۴۲۲ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کند، شتاب صفر تا صد ۴.۷ ثانیه‌ای دارد و باید ترکیبی بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر، قواعد بازی را در کلاس خود تغییر می‌دهد. قیمت این خودرو در بازار چین ۱۶ هزار و ۵۰۰ دلار شروع می‌شود. قلب تپنده Fulwin X3L، یک سیستم هیبریدی پیشرفته است که از یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ با توان ۱۱۵ کیلووات به‌عنوان ژنراتور (برد-افزا)



چری‌ای کار در قالب فالوین «ایکس ۱۳»

رئیس هیات عامل ایدرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

صرفه جویی ۱,۵ میلیارد لیتر بنزین با اسقاط ۵۰۰ هزار خودرو فرسوده طی ۲۰ ماه

سرعت اسقاط در ماه‌های اخیر بیشتر شده و اکنون به طور متوسط روزانه ۹۰۰ دستگاه اسقاط می‌شود و تا پایان سال حدود ۱۳۰ تا ۱۴۰ هزار خودرو دیگر اسقاط خواهد شد

مستقل با ارزش افزوده بالا به شمار می‌رود؛ صنعتی که اگر به شکل سیستم‌تیک و اقتصادی مدیریت شود، می‌تواند ده‌ها هزار فرصت شغلی ایجاد کرده و هزینه‌های ارزی کشور را به‌طور قابل توجهی کاهش دهد. از همین رو برای بررسی اسقاط خودرو با «فرشاد مقیمی» رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) به گفت و گو پرداختیم:

وضعیت اسقاط خودرو از ابتدای سال تاکنون چگونه بوده و چه موانعی سر راه این طرح قرار دارد؟

از ابتدای امسال تا امروز بیش از ۱۵۱ هزار دستگاه خودرو در کشور وارد فرآیند اسقاط شده‌اند؛ خودروهایی شامل انواع ناوگان عمومی، تجاری، باری و مسافری، خودروهای شخصی و حتی موتورسیکلت؛ درباره موتورسیکلت هم باید بگویم پس از رفت‌وآمدهای متعدد اداری و تصویب نهایی فرآیند اسقاط آن، این بخش رسماً از حدود یک هفته قبل فعال شد و تا امروز حدود ۶۰۰ موتورسیکلت اسقاط شده است. اما درباره چالش‌ها؛ موضوع اصلی این است که مطابق قانون، خودروسازان و واردکنندگان برای شماره‌گذاری باید گواهی اسقاط خریداری کنند. از طرف دیگر، مراکز اسقاط نیز براساس مراجعات فعال هستند. ولی میزان مصرف گواهی اسقاط به شدت تحت تاثیر حجم تولید داخلی و میزان واردات خودرو قرار دارد.

در شرایطی که صنعت خودرو و حمل‌ونقل کشور با فشارهای همزمانی مانند الزام‌های زیست‌محیطی، رشد مصرف سوخت، افزایش تردد ناوگان فرسوده و ضرورت به‌روزرسانی نظام استاندارد دی روبه‌روست، طرح اسقاط خودرو همچنان یکی از جدی‌ترین ابزارهای سیاست‌گذار برای کنترل آلودگی و ارتقای بهره‌وری ناوگان محسوب می‌شود. در حالی که طی سال‌های اخیر، توقف‌های متعدد، ابهام‌های حقوقی، ناهماهنگی میان دستگاه‌ها و نوسانات بازار واردات، سیاست اسقاط را بارها دچار وقفه کرد، اما در سال جاری روند جدیدی شکل گرفته که می‌تواند این فرآیند را به جایگاه درست خود نزدیک کند. مضاف بر چالش‌های زیست‌محیطی، صنعت خودرو نیز برای نوسازی و ارتقای کیفیت محصولات خود نیازمند شکل‌گیری یک چرخه پایدار اسقاط است. از باز یافت فولاد و مس و پلیمرها گرفته تا کاهش وابستگی ارزی به واردات سرب برای تولید باتری، همه و همه مؤید آن است که اسقاط تنها یک الزام زیست‌محیطی نیست، بلکه یک صنعت



توقف صنعت خودرو داخل و رشد خودروسازان جهانی با هوش مصنوعی

هستیم که متعلق به دهه‌های پیشین هستند. قیمت‌گذاری دستوری، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین موانع توسعه، عملاً امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از خودروساز می‌گیرد و اجازه نمی‌دهد سرمایه‌گذاری واقعی در فناوری‌های نوین شکل بگیرد. وقتی نگاه اقتصادی از ابتدایی‌ترین ابزارهای مدیریت مالی یعنی «قیمت‌گذاری» محروم است، چگونه می‌تواند وارد حوزه پرهزینه و حیاتی هوش مصنوعی شود؟ از سوی دیگر، چالش انرژی نیز به یک گره جدی تبدیل شده است. مصرف بالای بنزین، فرسودگی ناوگان و فاصله قابل توجه با استانداردهای جهانی باعث شده صنعت خودرو دائماً زیر فشار سیاست‌های کنترل مصرف سوخت قرار گیرد. این فشارها نه تنها اجازه حرکت رو به جلو را نمی‌دهند، بلکه هر روز منابع بیشتری را از توسعه فناوری می‌بلعند. در حالی که جهان به سمت خودروهای بهینه، کم‌مصرف و برقی حرکت می‌کند، ما همچنان درگیر اختلاف‌نظر درباره قیمت بنزین و نحوه تامین سوخت هستیم. در این میان، هوش مصنوعی می‌توانست یک نقطه شروع باشد؛ فرصتی برای جهش، برای کوتاه کردن فاصله با جهان، برای ایجاد یک مزیت رقابتی تازه. اما فقدان نقشه راه، ضعف سرمایه‌گذاری و تمرکز کامل صنعت بر مسائل کوتاه‌مدت باعث شده این فرصت به تعویق نیفتد. امروز بسیاری از خودروسازان دنیا بخش قابل توجهی از درآمد خود را نه از فروش خودرو، بلکه از فروش خدمات نرم‌افزاری و هوشمند به دست می‌آورند. در حالی که این مدل کسب‌وکار صنعت خودرو هنوز در کشور حتی آغاز هم نشده است. پیام‌نمایشگاه گوانگژو برای صنعت خودرو کشور روشن است: آینده صنعت خودرو متعلق به کشورهای است که هوش مصنوعی را جدی می‌گیرند. اگر صنعت خودرو کشور ما قصد دارد در این رقابت جهانی حتی در حاشیه باقی بماند، ناگزیر باید از چارچوب‌های قدیمی عبور کند. صنعت خودرو باید به‌جای محصور ماندن میان قیمت‌گذاری دستوری، چالش‌های انرژی و بحران‌های روزمره، به سمت برنامه‌ریزی فناوریانه، توسعه نرم‌افزار و سرمایه‌گذاری در هوش مصنوعی حرکت کند.



نمایشگاه خودرو گوانگژو ۲۰۲۵ امسال بیش از هر زمان دیگری تصویری روشن و بی‌ابهام از آینده صنعت خودرو ارائه داد؛ آینده‌ای که محور اصلی آن «هوش مصنوعی» است. از پلتفرم‌های خودروان نسل جدید گرفته تا کلین‌های تمام‌دیجیتال، از مدیریت هوشمند انرژی تا دخالت انسان تصمیم‌گیری می‌کنند، همه چیز نشان می‌دهد جهان با سرعتی فوق‌العاده به سمت هوشمندی حرکت می‌کند. اما در همین حال، صنعت خودروی کشور هنوز درگیر مسائلی است که سال‌هاست گریبان‌ش را گرفته و رهايش نمی‌کنند: قیمت‌گذاری دستوری، ناترازی انرژی، مصرف بالای سوخت و دور ماندن از تحول فناوری.

واقعیت آن است که رقابت امروز صنعت خودرو دیگر بر سر حجم موتور، شتاب صفر تا صد یا طراحی ظاهری نیست؛ رقابت بر سر «داده»، «هوش»، «نرم‌افزار» و «زیرساخت‌های دیجیتال» است. شرکت‌های بزرگ دنیا در گوانگژو نشان دادند که خودرو دیگر یک وسیله نقلیه مکانیکی صرف نیست، بلکه یک «سیستم هوشمند متحرک» است که قرار است نقش مهمی در اکوسیستم هوشمند شهرها ایفا کند. خودروسازان چینی و جهانی میلیارد‌ها دلار روی تحقیق و توسعه هوش مصنوعی، حسگرهای پیشرفته و پلتفرم‌های نرم‌افزاری سرمایه‌گذاری کرده‌اند؛ روندی که با سرعتی تصاعدی در حال رشد است.

اما پرسش مهم اینجاست: جایگاه صنعت خودروی کشور در این مسیر جهانی کجاست؟

متأسفانه پاسخ روشن و امیدوارکننده‌ای وجود ندارد، در حالی که دنیا در حال تعریف دوباره خودرو است، ما هنوز مشغول حل‌وفصل مشکلاتی



فونیکس



اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات بیشتر
را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

همچنان نمادی از نوآوری، فرهنگ و جامعه ایتالیا باقی می‌ماند. داستانی که در سال ۱۹۵۷ آغاز شد، امروز فصل جدید و مهمی را به‌نام شهرمان رقم می‌زند. «فیات ۵۰۰ هیبریدی تورینو» با دورنگ اصلی سبز اقیانوسی و زرد طلایی به‌همراه پنج رنگ سفارشی دیگر عرضه می‌شود. روی بخش جانبی خودرو یک نشان ویژه قرار گرفته که تصویری از موله آنتونلیانا، یکی از شاخص‌ترین نمادهای شهر تورین را به‌نمایش می‌گذارد. لوگوی هیبرید نیز وجود پیشرفته بنزینی در این خودرو شهری را یادآوری می‌کند. در داخل کابین، تغییرات ظریف اما معناداری به‌چشم می‌خورد.

«فیات به مناسبت بازگرداندن خط تولید هاچ‌بک ۵۰۰ به کارخانه تاریخی میرافیوری، نسخه ویژه‌ای به‌نام تورینو را معرفی کرده است. نسخه ویژه فیات ۵۰۰ هیبریدی به‌نام تورینو نه تنها ادای احترامی به پیوند عمیق این شرکت با شهر تورین است، بلکه نشانگر بازگشت تولید این خودرو به کارخانه تاریخی میرافیوری یعنی قلب اصلی فیات است. اولیویه فرانسوا، مدیرعامل پرند فیات و مدیر ارشد بازاریابی جهانی استلانتیس در این باره گفت: «میرافیوری فراتر از یک کارخانه، قلب فیات است و امروز، ۵۰۰ افسانه‌ای سرانجام با یک نسخه ویژه به‌خانه بازگشته است. این مدل به‌ریشه‌های ما ادای احترام می‌کند و



معرفی نسخه ویژه «فیات ۵۰۰»



ببینیم؛ طی ۲۰ ماه گذشته حدود ۵۰۰ هزار خودرو اسقاط شده است که می‌تواند ۱.۵ میلیارد لیتر مصرف سوخت را کاهش دهد. این فقط بخش سوخت است؛ در کنار آن کاهش آلایندگی و انتشار گازهای مضر را هم داریم که تأثیرش در شهرهای بزرگ کاملاً محسوس خواهد بود.

با توجه به این آمار و برنامه‌هایی که در ایدرو دنبال می‌کنید، برآورد شما از روند اسقاط تا پایان سال چیست؟

سرعت اسقاط در ماه‌های اخیر بیشتر شده و اکنون به طور متوسط روزانه ۹۰۰ دستگاه اسقاط می‌شود. اگر چهار ماه باقی‌مانده سال را حدود ۱۲۰ روز فرض کنیم، باید حدود ۱۳۰ تا ۱۴۰ هزار خودرو دیگر اسقاط شود. البته این رقم به وضعیت واردات و شرایط اقتصاد کلان هم بستگی دارد. در ماه‌های گذشته نوسان‌هایی داشتیم که سرعت اسقاط را کاهش داد، چون بازار واردات در انتظار تصمیمات جدید بود. اما اکنون بخشی از آن موانع رفع شده و پیش‌بینی ما این است که عملکرد اسقاط تا پایان سال حدوداً معادل عملکرد ۲۰ ماه گذشته خواهد بود. اگر این روند پایدار بماند، می‌توانیم برای سال آینده طرح‌های تکمیلی و توسعه‌ای در صنعت اسقاط داشته باشیم.

یعنی سال آینده اسقاط می‌تواند تبدیل به یک صنعت مستقل و سودآور شود؟

دقیقاً، هدف ما همین است. اسقاط نباید صرفاً یک «وظیفه قانونی» تلقی شود. این کار می‌تواند زنجیره ارزش بزرگی در کشور ایجاد کند. از بازیافت مواد اولیه گرفته تا تولید قطعات، بازسازی قطعات قابل استفاده، استخراج فلزات گران‌قیمت و حتی توسعه صنایع جانبی را باید به‌همراه داشته باشد. اگر نگاه صنعتی به اسقاط تقویت شود، نه تنها محیط‌زیست و مصرف سوخت بهبود پیدا می‌کند، بلکه می‌تواند یک بخش مهم از اقتصاد کشور را فعال کند. ما در ایدرو به دنبال این هستیم که اسقاط از یک «هزینه» به یک «فرصت اقتصادی» تبدیل شود

از کسانتیره تا تولید آهن اسفنجی، لازم به ذکر است که اغلب ورق‌های خودرو نیز ورق خاص است. این یعنی هزینه‌های ارزی و انرژی سنگین، به‌علاوه، به‌طور متوسط حدود ۵ کیلو مس در یک خودرو به کار می‌رود. امروز کشور مجبور است برای تولید باتری، سرب وارد کند که قیمت جهانی‌اش حدود ۱۹۸۰ دلار برای هر تن است. در صورتی که همین سرب را می‌شود از خودروهای فرسوده بازیافت کرد. بنابراین بازیافت و اسقاط فقط یک کار زیست‌محیطی نیست؛ یک صنعت پرسود و استراتژیک است.

موضوع مهم دیگر در فرآیند اسقاط خودرو صرفه‌جویی سوخت است. آماری دارید که نشان دهد اسقاط چقدر مصرف سوخت را کاهش می‌دهد؟

بله، متوسط مصرف خودروهای سواری فرسوده حدود ۱۶ لیتر در صد کیلومتر است. اگر همین خودروها با خودروهای فعلی تولید داخل حتی نه برقی یا هیبرید، جایگزین شوند، مصرف به حدود ۸ لیتر می‌رسد. یعنی ۸ لیتر صرفه‌جویی در هر صد کیلومتر ایجاد می‌شود. حالا اگر این عدد را در مقیاس ملی

نوربالا

متوسط مصرف خودروهای سواری فرسوده حدود ۱۶ لیتر در صد کیلومتر است. اگر همین خودروها با خودروهای فعلی تولید داخل حتی نه برقی یا هیبرید، جایگزین شوند، مصرف به حدود ۸ لیتر می‌رسد

پیش‌تر شما اشاره داشتید که اقتصاد اسقاط وابسته به سیاست‌های تولید و واردات است؟ برای ثبات برنامه اسقاط چه اقدامی باید انجام شود؟

اسقاط وقتی پایدار می‌شود که زنجیره تولید و واردات پایدار باشد. اما بخش مهم‌تری هم داریم و آن فرهنگ اسقاط است. مادامی که اسقاط برای مردم «به‌صرفه» نباشد، هیچ سیاستی نتیجه نمی‌دهد. بنابراین باید هم مشوق بگذاریم و هم محدودیت. نمی‌شود از خودرو فرسوده‌ای که ده‌ها برابر یک خودروی نو آلودگی دارد انتظار داشته باشیم خودبه‌خود از چرخه خارج شود. اجازه بدهید مثال ساده بزنم: خودرویی که سن فرسودگی را رد کرده، استهلاک بالاتر، مصرف سوخت بیشتر و معاینه‌فنی ضعیف‌تری دارد، اما سوخت پارانهای مشابه خودروی نو دریافت می‌کند. از طرف دیگر هزینه بیمه این خودرو نیز تقریباً برابر با بیمه خودروی نو است. این رفتارهای سیاستی انگیزه اسقاط را از بین می‌برد، چون اقتصاد خودرو فرسوده برای مالک به‌صرفه‌تر است. نتیجه این موضوع چیست؟ خودرو فرسوده بیشتر در چرخه می‌ماند و این هم برای اقتصاد کشور زیان دارد و هم برای محیط‌زیست آسیب‌زا است.

با توجه به توضیحات شما می‌توان نتیجه گرفت که اقتصاد خودرو فرسوده از اقتصاد خودروی نو قوی‌تر است؟

برای مالک، بله. این یک مشکل جدی سیاست‌گذاری است. در خودروهای تجاری هم همین است. وقتی راننده با خودروی نو و فرسوده نرخ بار یکسان می‌گیرد یا در حمل‌ونقل مسافری نرخ کرایه هیچ تفاوتی ندارد، طبیعی است که کسی سرمایه‌گذاری برای نوسازی انجام نمی‌دهد. اگر این شرایط اصلاح نشود، انگیزه اسقاط به حداقل می‌رسد. در صورتی که اگر این خودروها اسقاط شوند، کشور در اقتصاد چرخشی سود زیادی می‌برد. مثلاً یک خودروی فرسوده به‌طور متوسط ۴۰۰ کیلو فولاد قابل بازیافت دارد. اگر این ۴۰۰ کیلو را بازیافت نکنیم باید چند برابر آن را از معادن استخراج و فرآوری کنیم؛





NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



قدرتی بی رقیب برای هر چالشی
UNRIVALED POWER FOR ANY CHALLENGE



تجربه منحصر به فرد با «نینجا» برقی

«نینجا e-1 مدل سال ۲۰۲۵، با بهره‌مندی از فناوری پیشرفته الکتریکی خود نشان می‌دهد کاوازاکی برای انتقال میراث نینجاهای خود به عصری تازه آماده است. این موتورسیکلت برقی شهری، نه برای جایگزینی مدل‌های اسپرت بزرگ بلکه برای فراهم آوردن تجربه‌ای جدید از سرگرمی، راحتی و رانندگی درون شهری طراحی شده است. نینجا e-1 با بدنه کامل (فل فرینگ) و خطوط تهاجمی و وضعیت سسواری اسپرت خود به وضوح یکی از اعضای محبوب خانواده نینجا محسوب می‌شود. رنگ‌بندی نقره‌ای متالیک روشن در کنار سبز مات لیمونی، نگاه و استدلال کاوازاکی به‌سوی آینده برقی را نشان می‌دهد. در محل مخزن سوخت، یک جعبه قفل دار ۵ لیتری

برای لوازم کوچک مثل دستکش یا شارژر هم تعبیه شده است تا بتواند e-1 را برای عبور و مرور شهری به‌گزینه‌ای کاربردی تبدیل کند. داشبورد این مدل نیز به یک نمایشگر رنگی TFT مجهز شده که اطلاعاتی مثل وضعیت باتری، حالت سواری و اتصال به گوشی هوشمند را نشان می‌دهد. پشترانه برقی این موتورسیکلت از نوع سنکرون دائم مغناطیسی هواخنک است که توان نامی آن برابر با ۵،۰ کیلووات و توان پیشینه آن برابر با ۹،۰ کیلووات (حدود ۱۲ اسب‌بخار) اعلام شده است. دو باتری لیتیوم-یونی جداشونده، هر کدام با ظرفیت ۳۰ آمپر-ساعت و ولتاژ اسمی ۵۰،۴ ولت، تامین نیروی موتور را برعهده دارند. زمان شارژ کامل هر باتری هم حدود ۳،۷ ساعت است.

ویژه‌ها

تاخیر در تخصیص ارز به واردات باعث افزایش قاچاق قطعات خودرو شده است



«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس تاخیر در تخصیص ارز به واردات قطعات خودرو را عامل افزایش قاچاق این قطعات دانست و گفت: «بانک مرکزی و وزارت صمت باید روند تخصیص ارز به قطعه‌سازان را تسریع کنند؛ در غیر این صورت قاچاق قطعات نامرغوب و عرضه آن‌ها با قیمت‌های گزاف افزایش خواهد یافت که این مساله به تولیدکنندگان این حوزه آسیب وارد کرده و منجر به ورود حجم انبوهی از قطعات تقلبی و نامرغوب به کشور می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

۹۰ درصد موتورسیکلت‌های در حال تردد در کلانشهرها فرسوده هستند



«در حال حاضر، حدود ۱۴ میلیون دستگاه موتورسیکلت در کشور در حال تردد هستند که از این تعداد، بیش از ۱۱ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه فرسوده یا در مرز فرسودگی قرار دارند. از این میان، بیشترین تعداد نیز در کلانشهرها به کار گرفته شده‌اند؛ به‌طوری‌که در تهران حدود ۳ میلیون دستگاه و در شهرهای اصفهان و شیراز نیز حجم قابل توجهی از موتورسیکلت‌های فرسوده در حال فعالیت است.

از گواهی سپرده کالایی تا اوراق سلف موازی استاندارد؛

بازار سرمایه چگونه خودروسازی را به لحاظ مالی تامین می‌کند؟



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر و هم‌زمان با تشدید محدودیت‌های اعتباری در شبکه بانکی، صنعت خودرو و قطعه‌سازی بیش از گذشته با بحران کمبود نقدینگی، نیاز گسترده به سرمایه در گردش و ضرورت تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای روبه‌رو هستند. این فشارها، خودروسازان را به سمت بازار سرمایه سوق داده است؛ بازاری که برخلاف شبکه بانکی، ابزارهای متنوع، شفاف و قابل اتکایی برای تامین مالی کوتاه‌مدت و بلندمدت در اختیار تولیدکنندگان قرار می‌دهد. در این زمینه باید گفت صنعت خودرو در حال عبور از یک مدل تامین مالی سنتی و بانک‌محور به سمت الگوهای مدرن تر مبتنی بر اوراق، صندوق‌ها و ابزارهای مبتنی بر دارایی است؛ تغییری که اگر درست هدایت شود، می‌تواند ساختار مالی این صنعت را متحول کند. یکی از ابزارهای مهم قابل استفاده برای قطعه‌سازان و خودروسازان، گواهی سپرده کالایی است؛ ابزاری که امکان تبدیل محصولات یا مواد اولیه به اوراق قابل معامله را فراهم کرده و نقدشوندگی را به‌فراواند تولید تزیق می‌کند. در صنعتی که گردش نقدینگی نقش حیاتی دارد، تبدیل موجودی انبار به ابزار مالی قابل معامله، قدرت مانور شرکت‌ها را افزایش می‌دهد و امکان استفاده از این گواهی‌ها به عنوان وثیقه، بسیاری از محدودیت‌های تامین مالی را کاهش می‌دهد. در کنار



آن، اوراق سلف موازی استاندارد یکی از مناسب‌ترین ابزارها برای تولیدکنندگان بزرگ است. این اوراق امکان پیش‌فروش محصولات آینده را فراهم می‌کند؛ در نتیجه شرکت نقدینگی امروز را دریافت می‌کند و محصول را در آینده تحویل می‌دهد. این الگو که پیش‌تر در صنایع پتروشیمی و انرژی موفق بوده، قابلیت تطبیق کامل با خودرو و قطعات را دارد و می‌تواند جریان مالی پایدار و قابل پیش‌بینی ایجاد کند. برای پروژه‌های بزرگ‌تر همچون توسعه پلت‌فرم‌های جدید، به‌روزرسانی خطوط تولید یا فناوری‌های نو، صندوق‌های پروژه گزینه‌ای موثر محسوب می‌شوند. این صندوق‌ها با جذب سرمایه خرد و نهادی، ریسک پروژه را بین سرمایه‌گذاران توزیع می‌کنند و در نهایت، سود پروژه یا سهام طرح را به سرمایه‌گذاران بازمی‌گردانند. چنین ابزاری می‌تواند شکاف تاریخی بین نیازهای توسعه‌ای صنعت خودرو و محدودیت‌های شبکه بانکی را پر کند. بازار بدهی نیز ظرفیت بالایی برای صنعت خودرو دارد. انتشار اوراق مارجعه،

اجاره یا منفعت، همان نقشی را ایفا می‌کند که تسهیلات بانکی باید انجام دهند؛ با این تفاوت که برخلاف بانک‌ها، محدودیت ترازنامه‌ای نداشته و شفافیت بیشتری را در گردش مالی شرکت ایجاد می‌کنند. بسیاری از خودروسازان بزرگ دنیا بخش عمده‌ای از تامین مالی خود را از طریق بازار بدهی انجام می‌دهند؛ الگویی که در ایران نیز قابل تعمیم است. دارایی‌های غیرمولد، چالش قدیمی دیگر خودروسازان است. رانندازی صندوق‌های املاک و مستغلات این امکان را ایجاد می‌کند که بدون فروش ملک یا زمین، این دارایی‌ها به منبع مالی تبدیل شوند. چنین ابزاری می‌تواند نقدینگی قابل توجهی آزاد کند و به سمت توسعه محصول یا تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام هدایت شود. در افق پیش‌رو، ابزارهای ارزی و تامین مالی زنجیره‌ای دیجیتال نیز می‌توانند نقش مهمی برای این صنعت داشته باشند. با قرار گرفتن ابزارهای ارزی در بازار سرمایه، تولیدکنندگان قادر خواهند بود ریسک نوسان نرخ ارز را کنترل کنند؛ موضوعی حیاتی برای شرکت‌هایی که بخش زیادی از هزینه‌های‌شان ارزی است. همچنین تکمیل زنجیره تامین مالی دیجیتال، به‌ویژه برای قطعه‌سازان کوچک و متوسط، مسیر نقدینگی را تسهیل کرده و به کاهش وابستگی آنان به تسهیلات بانکی کمک می‌کند. مجموع این ابزارها نشان می‌دهد که صنعت خودرو دیگر نمی‌تواند تنها به منابع سنتی متکی باشد. بازار سرمایه به یک ضرورت تبدیل شده و سبد متنوعی از ابزارهای مالی در اختیار خودروسازان و قطعه‌سازان قرار داده است تا هم ریسک‌ها را مدیریت کنند و هم امکان توسعه پایدار داشته باشند. آینده تامین مالی این صنعت، ترکیبی از ابزارهای نوین و راهکارهای ساختاری است که می‌تواند شفافیت، کارایی و پایداری مالی را به زنجیره خودرو بازگرداند.

دلبه يك First gear

صنعت خودروسازی آلمان در سراسیمه‌ی افول قرار گرفته است

«حاضر جواب: البته ما ایرانی‌ها سال‌هاست در این پیست نفس می‌زنیم و خوب می‌دانیم سراسیمه‌ی واقعی یعنی چه. فقط فرقی این است که آلمانی‌ها وقتی می‌افتند در سراسیمه‌ی، نهایتاً ESP و ABS و چند تا سنسور نجاتشان می‌دهد؛ اما ما اگر سراسیمه‌ی باشد، خودرو خودش با ما وارد چرخه تولید محتوا می‌شود. با این حال از آن‌جا که صنعت خودرو جهانی است، اگر آلمان کمی استراحت کند، شاید فرصتی باشد که ما هم کمی دنده عوض کنیم... البته اگر دنده جا برود!

سالانه بیش از ۲۰ هزار نفر در جاده‌های کشور جان خود را از دست می‌دهند

«حاضر جواب: این آمار آن قدر بزرگ است که اگر کنار جاده یک تابلو LED بزنیم و هر روز عددش را آپدیت کنیم، احتمالاً خودش یک پروژه ملی حساب می‌شود. البته ما ایرانی‌ها در مصیبت هم شوخ‌طبعیم و می‌گوییم شاید جاده‌ها فکر کرده‌اند مردم بیش از حد از شهر شلوغ دور شده‌اند و باید فکری برای بازگشت‌شان کنند. اما از شوخی گذشته، جاده مثل یک معلم سختگیر است؛ درس‌ها را با تاکید زیاد تکرار می‌کند. امیدواریم یک روزی دیگر نیازی به این تکرار سخت نباشد.

مسئولیت بیمه در حوادث جاده‌ای ناشی از کاهش دید رانندگان چیست؟

«حاضر جواب: به‌طور کلی، هر جادید کم شود، بیمه هم کم‌کم احساس می‌کند باید از پشت صحنه بیاید روی صحنه. مثلاً وقتی مه غلیظ است، بیمه می‌گوید «هن اینجا هستیم! اما لطفاً اول خودت ببین داری کجا می‌روی.» البته رانندگان هم همیشه فکر می‌کنند مشکل دید نیست، مشکل تنظیم آینه است! در نهایت، بیمه معمولاً می‌گوید: «اگر حادثه اتفاق افتاد و شما مقصر نبودید، من پشتتم.» و راننده هم می‌گوید: «خب اگر مقصر باشم؟» و بیمه با لیخندی دوستانه پاسخ می‌دهد: «فعلاً به کاهش دید فکر کن!»

«تسلا» هنوز راه‌هایی برای پنهان کردن دارد!

«حاضر جواب: این موضوع کاملاً طبیعی است. حتی خودروهای معمولی هم راز دارند؛ مثل این که چرا گاهی صبح‌ها با یک استارت روشن نمی‌شوند و عصرها با یک فوت راه می‌افتند! تسلا فقط کمی حرفه‌ای‌تر راز نگه می‌دارد. مثلاً راز دارد که چرا وقتی می‌خواهد لاین عوض کند، بعضی وقت‌ها به‌جای چپ می‌رود راست. البته این هم شاید بخشی از شخصیت دیجیتال خودرو باشد. به‌هر حال، همه ما یک روز بد داریم، چرا تسلا نداشته باشد؟

نوسان محدود قیمت خودرو در بازار

«حاضر جواب: نوسان محدود یعنی قیمتی که خیلی حرکت می‌کند، ولی خودش ادعا دارد «هن تکون نخوردم!» این حالت شبیه زمانی است که شاگرد مغازه می‌گوید «قیمت تکون نخورده، فقط مقداری تغییر کرده!» بازار خودرو هم این روزها همین‌طور است؛ قیمت‌ها با میلی‌متری بالا می‌روند یا نیم‌لبه‌ای پایین می‌آیند؛ طوری که انگار در حال تست سیستمی هستند. البته برای مصرف‌کننده تفاوت چندانی ندارد؛ چون او هنوز دنبال ماشینی می‌گردد که با جیبش هماهنگ باشد... و جیبش هم فعلاً روی حالت لرزش است!

اینفوگرافیش Inphography

رشد در آمد شرکت «ریخته‌گری تر اکتور سازی ایران»

میزان در آمد مهر ماه

سیلیار تومان

345



میزان رشد در آمد ۷ ماهه

2٪

میزان در آمد ۷ ماهه

2.874

میلیار تومان

شرکت «ریخته‌گری تراکتورسازی ایران» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۸۷۴ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟

واکنش خودروسازان به هشدار رئیس‌جمهور

«پس از هشدار مسعود پزشکیان به تولیدکنندگان جاده‌مخصوص، خودروسازان ضمن تایید مطالبه دولت، به برخی اقدامات عملی برای کاهش مصرف سوخت و ورود به نسل تازه موتورهای کم‌مصرف اشاره کردند. با این حال، کارشناسان معتقدند این روند تنها در صورت وجود برنامه‌ریزی هماهنگ میان دولت و خودروسازان نتیجه‌بخش خواهد بود.

چرا؟

راهکار اصلی، تغییر نسل خودروها

«کارشناسان صنعت خودرو معتقدند توسعه خودروهای هیبریدی، به‌ویژه مدل‌های پلاگین-هیبریدی می‌تواند نقش موثری در کاهش مصرف سوخت و بهبود کیفیت‌ها داشته باشد. بنابراین حرکت به سمت تولید خودروهای هیبریدی در شرایط فعلی مناسب‌ترین گزینه برای کاهش مصرف سوخت در حمل‌ونقل کشور است.

برای چه؟

ضرورت توسعه موتور ملی هیبریدی

«کارشناسان پیشنهاد می‌دهند خودروسازان با همکاری شرکت‌هایی که تجربه موفق در تولید محصولات اقتصادی و فناوری هیبرید دارند، به سمت توسعه موتورهای ملی هیبریدی حرکت کنند. این مسیر کم‌ریسک‌ترین گزینه برای دولت و خودروسازان است. دولت می‌تواند به‌تدریج خودروهای هیبریدی و برقی را جایگزین بخشی از ناوگان پر مصرف کشور کند.



و بسیار زمان‌بر است. اجرای این طرح روی بدنه فلایینگ اسپور توسط دو تکنسین ماهر، نزدیک به ۶۰ ساعت زمان می‌برد. در نمونه‌ای که به‌نمایش درآمده، رنگ بدنه به آرامی از آبی توباز در قسمت جلو به آبی ویندزور در بخش عقب تغییر می‌کند و یک نمای بصری بی‌نظیر و منحصر به‌فرد روی درها، سقف و رکاب‌های جانبی خلق می‌کند. این فرآیند پیچیده با پاشش دو رنگ اصلی در انتهای خودرو و آغاز می‌شود. سپس، رنگ‌ها به تدریج و در مراحل مختلف با یکدیگر ترکیب و اعمال می‌شوند تا یک انتقال نرم، یکنواخت و کاملاً متقارن در دو طرف خودرو ایجاد شود.

بنتلی از آپشن رنگ جدیدی برای مدل فلایینگ اسپور رونمایی کرده که با قیمت ۶۸ هزار دلاری، از یک مرسدس بنز کلاس E صفر نیز گران‌تر است. بنتلی بار دیگر تعریف جدیدی از تجمل ارائه کرده و این بار با یک آپشن رنگ آمیزی خاص، توجه‌ها را به خود جلب کرده است. این شرکت از رنگ جدیدی به‌نام آمبره مولینر برای سدان لوکس فلایینگ اسپور رونمایی کرده که با قیمت خیره‌کننده ۶۸ هزار دلار، به‌تنهایی از بسیاری از خودروهای لوکس مانند مرسدس بنز کلاس E با بام‌و سری ۵ گران‌تر تمام می‌شود. این رنگ آمیزی که حالتی سایه‌روشن و محوشونده دارد، یک فرآیند هنری



رنگ خاص «بنتلی» برای تجمل بیشتر

عرضه ولوو «EX30» در قالب لینک‌اند کو «زد ۲۰»



نامگذاری محصولات لینک‌اند کو همواره با اعداد انجام می‌شد، اما نهمین محصول و البته اولین مدل کاملاً برقی این برند با نام Z10 معرفی شد. در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۴ بود که وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، برخی مشخصات و تصاویر محصول جدید برند لینک‌اند کو را اعلام کرد. این محصول در چین با نام Z20 و در اروپا با نام Z02 عرضه خواهد شد. لینک‌اند کو Z20 در بازار چین و اروپا باید با انبوهی از کراس‌اوورهای میان‌سایز از جمله خویشاوندان خود یعنی ولوو EX30، زیکر X و اسمارت هشتگ‌تری روبه‌رو شود. لینک‌اند کو Z20 براساس پلتفرم SEA2 گروه جیلی شکل گرفته که برای ساخت خودروهای با سایز کوچکتر این گروه همچون ولوو EX30 و زیکر X طراحی شده است. ابعاد بدنه لینک‌اند کو Z20 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۴۶، ۱،۸۴۵، ۱،۵۷۲ و ۲،۷۵۵ متر اعلام شده است. بنابراین به نظر می‌رسد که به‌رغم طراحی روی پلتفرم مشترک، این خودرو کمی از زیکر X بزرگ‌تر است. لینک‌اند کو Z20 همچون سایر محصولات جدید این برند چینی به کانسپت Next Day شباهت دارد که دو سال پیش رونمایی شد.

نامگذاری محصولات لینک‌اند کو همواره با اعداد انجام می‌شد، اما نهمین محصول و البته اولین مدل کاملاً برقی این برند با نام Z10 معرفی شد. در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۴ بود که وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، برخی مشخصات و تصاویر محصول جدید برند لینک‌اند کو را اعلام کرد. این محصول در چین با نام Z20 و در اروپا با نام Z02 عرضه خواهد شد. لینک‌اند کو Z20 در بازار چین و اروپا باید با انبوهی از کراس‌اوورهای میان‌سایز از جمله خویشاوندان خود یعنی ولوو EX30، زیکر X و اسمارت هشتگ‌تری روبه‌رو شود. لینک‌اند کو Z20 براساس پلتفرم SEA2 گروه جیلی شکل گرفته که برای ساخت خودروهای با سایز کوچکتر این گروه همچون ولوو EX30 و زیکر X طراحی شده است. ابعاد بدنه لینک‌اند کو Z20 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۴۶، ۱،۸۴۵، ۱،۵۷۲ و ۲،۷۵۵ متر اعلام شده است. بنابراین به نظر می‌رسد که به‌رغم طراحی روی پلتفرم مشترک، این خودرو کمی از زیکر X بزرگ‌تر است. لینک‌اند کو Z20 همچون سایر محصولات جدید این برند چینی به کانسپت Next Day شباهت دارد که دو سال پیش رونمایی شد.

گذار از خودروهای سنتی به حمل‌ونقل پاک شتاب می‌گیرد؛

نقش سیاست‌های حمایتی در رشد فروش خودروهای برقی

محدود است، اما دولت‌ها با طرح‌های متنوع تشویقی سعی دارند این روند را تسریع کنند.

هدف اصلی این سیاست‌ها افزایش سهم خودروهای بدون آلاینده‌گی در بازار و کمک به تحقق اهداف اقلیمی اتحادیه اروپا است. طبق برنامه این اتحادیه، خودروسازان باید تا سال ۲۰۳۰ میزان انتشار دی‌اکسید کربن خودروهای سواری جدید را ۵۵ درصد کاهش دهند. به‌همین دلیل، یارانه‌های نقدی و مشوق‌های مالیاتی به ابزارهای مهمی برای سوق دادن مصرف‌کنندگان به سمت خودروهای برقی تبدیل شده‌اند.

ایتالیا اخیراً از آغاز طرح تشویقی جدیدی خبر داده است که براساس آن تا ۱۱ هزار یورو اعتبار برای خرید خودروهای برقی اختصاص داده می‌شود. این کمک مالی می‌تواند حدود ۳۰ درصد از قیمت کل یک خودرو برقی جدید را پوشش دهد. با این حال، میزان استقبال از خودروهای برقی در ایتالیا هنوز پایین است. سهم این خودروها از بازار بین ماه‌های ژانویه تا ژوئیه تنها ۵.۲ درصد بوده؛ در حالی که میانگین اتحادیه اروپا حدود ۱۵ درصد گزارش شده است. در یونان و لهستان نیز حمایت‌های قابل‌توجهی ارائه می‌شود. هر دو کشور حدود ۹ هزار یورو یارانه مستقیم به خریداران خودروهای برقی می‌پردازند. در یونان علاوه بر این مبلغ، برای اسقاط خودروهای قدیمی آلاینده، ۲ هزار یورو برای خریداران جوان زیر ۲۹ سال نیز یک‌هزار یورو اضافه در نظر گرفته شده است.

لهستان علاوه بر یارانه نقدی، معافیت مالیاتی برای ثبت خودروهای تمام‌برقی اعمال کرده است. این سیاست‌ها باعث شده سهم خودروهای برقی در بازار لهستان طی هفت ماه نخست سال به ۵.۴ درصد برسد. مقایسه کشورها نشان می‌دهد که مشوق‌های دولتی نقش تعیین‌کننده‌ای در رشد بازار خودروهای برقی دارند. آمریکا بیشتر بر اعتبار مالیاتی و حمایت از تولید داخلی تمرکز کرده و چین از معافیت‌های مالیاتی گسترده استفاده می‌کند.

ژاپن نیز یارانه نقدی مستقیم ارائه می‌دهد؛ کره جنوبی رویکرد چندلایه و ترکیبی دارد و کانادا مشوق‌ها را با سیاست‌های استانی پیش می‌برد. این تفاوت‌ها بازتابی از اولویت‌های اقتصادی و زیست‌محیطی هر کشور است؛ اما در نهایت همه در یک مسیر مشترک حرکت می‌کنند؛ سرعت بخشیدن به گذار از خودروهای سنتی به حمل‌ونقل برقی و پاک.



خردیداران خودروهای برقی در نظر گرفته‌اند که شامل یارانه مستقیم، تخفیف مالیات و حتی کاهش هزینه شارژ عمومی است. میزان این حمایت‌ها بسته به منطقه متفاوت است؛ اما هدف کلی ایجاد انگیزه برای افزایش تقاضا و هم‌مان توسعه صنعت باتری و فناوری‌های وابسته در داخل کشور است. در کانادا نیز برنامه‌ای با نام iZEV وجود داشت که تا سقف ۵ هزار دلار کانادا کمک‌هزینه خرید خودروهای برقی ارائه می‌داد. هرچند این برنامه در سطح فدرال در حال حاضر محدود یا متوقف شده است، اما برخی استان‌ها همچنان مشوق‌های خاص خود را ارائه می‌دهند. این نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری در کانادا بیشتر به‌سطح استانی واگذار شده و یکپارچگی کمتری نسبت به کشورهایی مانند چین یا آمریکا دارد.

حمایت از خودروهای برقی در اروپا

در سال ۲۰۲۵، برخی کشورهای اروپایی با ارائه یارانه‌های سخاوتمندانه تلاش می‌کنند استفاده از خودروهای برقی را گسترش دهند. در این میان، ایتالیا در صدر قرار دارد و پس از آن لهستان و یونان بیشترین حمایت مالی را به خریداران اختصاص می‌دهند. هرچند فروش خودروهای برقی در اروپا هنوز به دلیل قیمت بالا و کمبود زیرساخت‌های شارژ

اعتبار می‌تواند تا حدود ۷ هزار و ۵۰۰ دلار برای خودروهای نو و تا ۴ هزار دلار برای خودروهای دست‌دوم باشد. البته این تسهیلات با شروطی همراه است؛ از جمله سقف قیمت خودرو، میزان درآمد خریدار و محل تولید باتری. هدف اصلی این سیاست‌ها علاوه بر کاهش هزینه خرید، حمایت از زنجیره تامین داخلی خودروهای برقی است. چین به‌عنوان بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی جهان، سیاست متفاوتی دارد. دولت این کشور خودروهای برقی و هیبریدی را از مالیات خرید معاف کرده و این معافیت تا سال ۲۰۲۷ تمدید شده است. در سال‌های نخست، یارانه‌های مستقیم خرید نیز نقش پررنگی داشتند؛ اما با رشد سریع بازار، این یارانه‌ها کاهش یافته و تمرکز بیشتر بر معافیت‌های مالیاتی و توسعه زیرساخت شارژ گذاشته شده است. ژاپن نیز برای خریداران خودروهای برقی یارانه نقدی ارائه می‌دهد. این یارانه برای خودروهای تمام‌برقی تا حدود ۸۵۰ هزار یورو و برای هیبریدهای قابل شارژ تا ۵۵۰ هزار یورو است. علاوه بر آن، معافیت‌هایی در مالیات خرید و مالیات سالانه خودرو اعمال می‌شود. این سیاست‌ها به‌ویژه با هدف حمایت از خودروسازان داخلی و تسریع گذار به حمل‌ونقل سبز طراحی شده‌اند. کره جنوبی رویکردی ترکیبی دارد. دولت مرکزی و شهرداری‌ها بسته‌های حمایتی مختلفی برای



سیاهیل سیاهشی

s.siavashi@autoworld.ir

تحول در صنعت خودروهای برقی دیگر تنها به نوآوری‌های فناورانه محدود نمی‌شود؛ بلکه سیاست‌های حمایتی دولت‌ها نیز به همان اندازه در شکل‌گیری آینده این بازار نقش‌آفرین هستند. از ایالات متحده تا چین، از اروپا تا ژاپن و کره جنوبی، هر کشور با بسته‌های یارانه‌ای و مشوق‌های مالی خاص خود تلاش می‌کند گذار از خودروهای سنتی به حمل‌ونقل پاک را سرعت بخشد. این حمایت‌ها گاه به شکل معافیت‌های مالیاتی، گاه به‌صورت یارانه نقدی مستقیم و در مواردی نیز با توسعه زیرساخت‌های شارژ عمومی نمود می‌کنند. در واقع، خودروهای برقی امروز بیش از آن که تنها محصولی صنعتی باشند، به نماد سیاست‌های زیست‌محیطی و اقتصادی کشورها تبدیل شده‌اند. دولت‌ها با تخصیص میلیاردها دلار یارانه، نه تنها هزینه خرید برای مصرف‌کنندگان را کاهش می‌دهند، بلکه زنجیره تامین داخلی باتری و فناوری‌های وابسته را نیز تقویت می‌کنند. این روند نشان می‌دهد که رقابت جهانی در عرصه خودروهای برقی، دیگر صرفاً میان خودروسازان نیست؛ بلکه میان دولت‌ها و سیاست‌گذاران نیز جریان دارد. بررسی میزان و نوع یارانه‌ها در کشورهای مختلف، تصویری روشن از اولویت‌های اقتصادی و زیست‌محیطی هر منطقه ارائه می‌دهد.

یارانه‌هایی برای نفوذ بیشتر

استفاده از خودروهای برقی در جهان بدون شک نتیجه ترکیبی از نوآوری‌های فناوری و حمایت‌های گسترده دولت‌هاست. بسیاری از کشورها برای کاهش آلاینده‌گی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت‌های فسیلی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل پایدار، مشوق‌های مالی و غیرمالی برای شهروندان در نظر گرفته‌اند. در این میان، ایالات متحده آمریکا، چین، ژاپن، کره جنوبی و کانادا جزو کشورهایی هستند که سیاست‌های مشخصی در این زمینه اجرا کرده‌اند. در ایالات متحده، دولت فدرال برای خریداران خودروهای برقی اعتبار مالیاتی در نظر گرفته است. این

جیب «ریکان» یا «رانگلر» با پیش‌رانه برقی

جیب ریکان در سال ۲۰۲۲ معرفی شد، اما پس از تاخیر طولانی، این شاسی‌بلند آفرودر و برقی از اوایل ۲۰۲۶ به خط تولید وارد خواهد شد. خودروساز آمریکایی ابتدا مشخصات تیپ Moab را ریکان را منتشر کرده است. جیب ریکان ۲۰۲۶ با فرم جعبه‌ای بدنه، جلونچرخه هفت‌قسمتی، چراغ‌های عقب با شباهت به رانگلر و محافظه زاپاس روی در عقب، به اصالت طراحی جیب وفادار است. البته برخی موارد همچون جزئیات نورانی جلونچرخه، به هویت آن به عنوان یک خودروی برقی مدرن اشاره دارد. همچون رانگلر، درها، شیشه در عقب و پنجره‌های جانبی به آسانی جدا می‌شوند تا تجربه جالبی از رانندگی



در طبیعت برای سرنشینان ایجاد شود. ساروف دو قسمتی به صورت استاندارد ارائه می‌شود، اما خریدار می‌تواند سقف بازشوی برقی Sky One-Touch را سفارش بدهد. طول بدنه جیب ریکان ۲۰۲۶ نسبت به رانگلر ۱۲.۷ سانتی‌متر بیشتر ولی فاصله محورهای آن ۱۵.۲ سانتی‌متر کمتر است. ارتفاع این خودروی ۲،۷۷۲ کیلوگرمی تقریباً با رانگلر تفاوتی ندارد، اما عرض آن کمی بیشتر و فضای بار آن کمتر است. از ویژگی‌های کابین جیب ریکان ۲۰۲۶ می‌توان به صفحه نشان‌دهنده ۱۲.۳ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۴.۵ اینچ با رابط کاربری Uconnect 5 و سیستم صوتی Alpine اشاره کرد.

بلندگوهای سیستم صوتی در زیر صندلی‌ها قرار دارد تا پس از حذف درها، مشکلی ایجاد نشود. پس از تا کردن صندلی‌های عقب، گنجایش محفظه بار به ۱۸۶۶ لیتر افزایش می‌یابد. یک فضای ۸۵ لیتری نیز در زیر کاپوت قرار دارد. جیب ریکان ۲۰۲۶ به دو موتور برقی با مجموع خروجی ۶۵۰ اسب‌بخار و ۸۴۰ نیوتون‌متر مجهز شده است و می‌تواند ظرف ۳.۶ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت، دست یابد. این خودروی چهار چرخ محرک، نشان آفرود Trail Rated را نیز به همراه دارد.

شانس دوباره «جیلی» به گلکسی «وی ۹۰۰»

کروم، طراحی متفاوت سپر جلو، طرح متفاوت رینگ‌ها و لیدار بالای شیشه جلو، از همتای برقی خود متمایز می‌شود. ابعاد بدنه این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۳۶، ۱،۹۹۸، ۱،۹۴۰ و ۳،۲ متر اعلام شده، که از طول و فاصله محوری ۵،۳۱۶ و ۳،۱۸۵ متری LEVC L380 کمی بزرگ‌تر است. فعلاً هیچ تصویری از فضای کابین جیلی گلکسی V900 در اختیار نداریم، اما به نظر می‌رسد که دو نمایشگر دیجیتال در این بخش وجود دارد. جیلی گلکسی V900 را می‌توان به صورت شش نفره یا ۸ نفره سفارش داد. قوای حرکتی جیلی گلکسی V900 از پیش‌رانه ۱.۵ لیتر توربوشارژ با ۱۶۳ اسب‌بخار، موتور برقی با مشخصات نامعلوم و مجموعه باتری ۴۳.۲ یا ۵۰ کیلووات ساعت، تشکیل می‌شود.

در سپتامبر گذشته بود که اطلاعات اولیه از یک خودروی MPV جدید ساخت جیلی توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شد. اکنون می‌دانیم که جیلی قصد دارد نسخه هیبرید از یک محصول دیگر خود به نام LEVC L380 را با نام متفاوت، عرضه کند. برند بریتانیایی LEVC از چند سال پیش تحت مالکیت گروه جیلی قرار دارد، اما عدم شناخت مستتریان از پیشینه این برند و همچنین کاهش تقاضا برای خودروهای برقی، باعث شد که در فاصله ژانویه تا اکتبر ۲۰۲۵، تنها ۷۵۳ دستگاه از LEVC L380 در چین به فروش برسد. جیلی قصد دارد این مینی‌ون را به عنوان یکی از اعضای سری گلکسی بانام گلکسی V900 وارد بازار کند. چهره جیلی گلکسی V900 به واسطه جلونچرخه بزرگ‌تر با جزئیات





توان بیشتر برای کرولا «GR»



آزمودن و بهبود خودروهای جادای است. مهندسان با استفاده از ۱۴ متر چسب ساختاری بیشتر در بخش‌های جلویی بدنه، کف و محفظه چرخ‌های عقب، استحکام شاسی را بدون افزودن وزن چشمگیر، به شکل قابل توجهی افزایش داده‌اند. این تقویت‌سازی برای پایداری بهتر در پیست‌های چالش‌برانگیزی مانند نوربرگ‌رینگ طراحی شده است. علاوه بر این، یک کانال هوای جدید روی ورودی هوا نصب شده تا دمای موتور در رانندگی‌های پر فشار و طولانی پایداری بماند. در داخل کابین، سیستم صوتی پریمیوم JBL (که به صورت سفارشی ارائه می‌شود) با افزودن یک ساب‌ووفر در صندوق عقب و رساندن تعداد بلندگوها به ۹ عدد، ارتقا یافته است.

تویوتا GR کرولا با شاسی مستحکم‌تر، بهبود سیستم خنک‌کننده، صدای بهتر و گشتاور بیشتر اما بدون افزایش قیمت راهی بازار می‌شود. تویوتا از نسخه به‌روز شده هاجیک داغ GR کرولا ۲۰۲۴ در بازار ژاپن رونمایی کرد. این نسخه جدید با الهام از دنیای موتور اسپرت، از شاسی مستحکم‌تر، سیستم خنک‌کننده کارآمدتر و سیستم صوتی پیشرفته‌تری بهره می‌برد. خبر هیجان‌انگیزتر این که تویوتا قول داده این بهبودها را بدون هیچ‌گونه افزایش قیمتی ارائه کند و هم‌زمان، عرضه خودرو را نیز افزایش دهد. این تکامل مستقیم از دل تجربیات تیم تویوتا در مسابقات استقامتی سری سوپر تایکو بیرون آمده است؛ جایی که به باور آکیو تویودا، بهترین بستر برای

برخی از خودروهای مونتاژی گران شدند؛

افت بهای محسوس مدل‌های وارداتی در بازار آزاد



بررسی بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی در آبان‌ماه حکایت از آن دارد که بهای این مدل خودروها در بازار تا



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

حدی رشد داشته است.

برای درک بیشتر این مساله چند محصول مونتاژی و چند محصول وارداتی در ادامه مورد بررسی قرار گرفته است. بر این اساس قیمت خودروهای مونتاژی در بازه زمانی تحت بررسی به‌طور میانگین ۴۰ میلیون تومان رشد داشته است. بهای وارداتی‌ها نیز در همین مدت‌زمان به‌طور میانگین رشد ۸۳ میلیون تومانی داشته است. این در شرایطی است که دو عامل عمده می‌توانست رشد قیمت این دسته از خودروها را با افزایش بیشتری مواجه کند. یکی از این عوامل افزایش قیمت رسمی برخی از شرکت‌های مونتاژ کار در ابتدای پاییز بود که می‌توانست تأثیر خود را در بازار آبان‌ماه بگذارد؛ اما شاهد هستیم که رشد قیمت محصولات خودروسازان خصوصی چندان قابل توجه نبوده است. از طرف دیگر بهای دلار در بازار آزاد نیز در همین بازه زمانی با رشد همراه بود. این موضوع به‌خصوص می‌توانست بهای خودروهای وارداتی را تحت تأثیر قرار دهد؛ اما رشد قیمت این خودروها نیز بیشتر از میانگین ۱.۵ درصد نشده است. به اعتقاد برخی از کارشناسان دلیل اصلی این بی‌توجهی بازار نسبت به تغییرات قیمتی را می‌توان عامل محدودکننده قدرت خرید دانست؛ در واقع با قدرت خرید موجود می‌توان گفت دیگر بازار خودرو به سقف قیمتی خود رسیده است و هرگونه تغییر دیگر نمی‌تواند این بازار را چندان تحت تأثیر قرار دهد. این موضوع در مورد خودروهای مونتاژی بیشتر صدق می‌کند؛ چراکه خودروهای وارداتی اساساً بخش دیگری از هرم تقاضا را درگیر می‌کند که توجه کمتری به تغییرات قیمتی دارد؛ اما بی‌توجهی اخیر بازار خودروهای مونتاژی به تغییرات نرخ ارز و حتی افزایش قیمت نمایندگی می‌تواند هشدار برای شرکت‌های مونتاژ کار باشد که نشان دهد اگر با هم‌این شرکت‌ها دست به افزایش قیمت بزنند، احتمالاً با کاهش تقاضا مواجه خواهند بود.

در عین حال از میان چند محصول مونتاژی که تغییرات آن را رصد کردیم، پنج محصول بارشده قیمت و یک محصول با افت قیمت مواجه بوده و چهار محصول دیگر تغییرات قیمتی چندان نداشته‌اند. در این بین بیشترین رشد قیمت مربوط به چری آریزو 5T است. این خودرو در آخرین روز از مهرماه در بازار یک میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شد؛ اما بهای آن روز گذشته به یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید فونیکس تیگو ۷ نیز در این بازه زمانی بارشده قیمت نزدیک به ۵ درصد مواجه بوده است. بهای این محصول در مدت‌زمان یادشده از ۲ میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان به ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید تا رشد قیمت ۱۳۰ میلیون تومانی داشته باشد. در این بین جک S3 با افت قیمت ۲۰ میلیون تومانی مواجه بوده و بهای آن از یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان رسیده است. در بین خودروهای وارداتی نیز بیشترین رشد قیمت مربوط به BMW IX1 بود؛ قیمت

این خودرو وارداتی از ۶ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان به ۷ میلیارد تومان رسیده تا رشد قیمت ۲۵۰ میلیون تومانی و ۳.۷ درصدی داشته باشد. بهای تویوتا کرولا اما بدون تغییر باقی مانده و مانند آخرین روز مهرماه، روز گذشته نیز ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان معامله شد. باقی خودروهای خارجی نیز بین ۱.۲ تا ۱.۵ درصد رشد قیمت داشته‌اند.

این در حالی است که سسند تحول صنعت خودرو که در خردادماه ۱۴۰۱ تدوین شد، یکی از معهود اسناد جامع و آینده‌نگر در حوزه خودروسازی کشور به‌شمار می‌رود؛ سندی که تلاش داشت ایران را با چهار روند جریان‌ساز جهانی این صنعت هم‌مسیر کند: برقی‌سازی، اتصال‌پذیری خودروها، خودران‌ها و مدل‌های نوین حمل‌ونقل مانند حمل‌ونقل اشتراکی. در متن سند تأکید شده بود که برقی‌سازی خودروها نه تنها یک روند مستقل محسوب نمی‌شود، بلکه زیربنای تحقق سه روند دیگر نیز هست و بدون آن، امکان همگامی با تحولات جهانی وجود نخواهد داشت. در این گزارش، برقی‌سازی یک انتخاب تجملی یا فانتزی معرفی نشده، بلکه یک ضرورت استراتژیک برای باز یابی صنعت خودرو و سازگار کردن آن با تغییرات پرشتاب بازار جهانی به‌شمار می‌رود. بر اساس این سند، توسعه ناوگان برقی به کاهش آلودگی هوا، مدیریت مصرف انرژی و ارتقای صنایع وابسته منجر می‌شود و در نهایت کشور را به نقطه‌ای می‌رساند که بتواند در زنجیره ارزش جهانی خودرو نقش‌آفرینی کند. سند تحول، مجموعه‌ای از اقدامات کلیدی را برای رسیدن به این هدف پیشنهاد می‌کند. نخستین اقدام، تدوین «سند توسعه وسایل نقلیه برقی» بود؛ سندی که باید با مشارکت همه نهادهای اثرگذار در دو بخش خودروهای سبک و سنگین تهیه می‌شد و وظیفه آن ایجاد هم‌افزایی میان بازیگران و جلوگیری از موازی‌کاری در شرایط محدودیت منابع بود.

کاهش قیمت داخلی‌ها و وارداتی‌ها در بازار

خودروهای داخلی روز یکشنبه در بازار کشورمان افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌ا (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۸۵ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا یافته (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۹۲۰ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۸۳ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۴۸ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۳ میلیون تومان و شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد تومان، ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان و جک SR3 (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان کاهش به ۱۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، اوتار EV ۱۱ (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۹ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۷ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید.

آینده حمل و نقل با «کرمان موتور» ترسیم می‌شود



خودروی برقی و گیربکس هیبرید سرمایه‌گذاری قابل توجهی انجام داده است.

باتوجه به اقدامات شرکت‌های سطح یک خودروسازی کشور، می‌توان امیدوار بود که در سال‌های آینده شاهد تولید و گسترش خودروهای پاک در ایران باشیم.

کرمان موتور با تمرکز بر فناوری‌های نوین و همکاری موثر با دانشگاه‌ها، وارد مرحله تازه‌ای از توسعه صنعت حمل‌ونقل هوشمند و پاک شده است.

از تاکسی‌های پرنده eVTOL تا پیشرفت در گیربکس هیبرید، این شرکت گام‌هایی جدی برای حضور در آینده حمل‌ونقل ایران برداشته است.

– امکان خودروان شدن بسیار ساده

توسعه گیربکس هیبرید در کرمان موتور

در این رویداد، دکتر منوچهر منطقی، مشاور وزیر صمت، با اشاره به تحولات جهانی در حوزه حمل‌ونقل هوشمند و خودروهای پاک، بر اهمیت همکاری میان اجزای مختلف زیست‌بوم صنعت خودرو کشور تأکید کرد.

دکتر منطقی با اشاره به سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در صنعت خودرو افزود: «در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های مهمی در زمینه توسعه خطوط تولید خودروهای برقی و هیبرید انجام شده و کرمان موتور نیز هم‌اکنون در زمینه توسعه و تولید

گفت: «تاکسی‌های پرنده یکی از ترندهای مهم حمل‌ونقل در جهان هستند. مطالعات آینده‌پژوهانه کرمان موتور نیز نشان داد که این فناوری به‌سرعت در حال توسعه است و ضروری است که ما نیز در این حوزه ورود و سرمایه‌گذاری کنیم.»

مزایا و جایگاه فناوری تاکسی پرنده eVTOL

- عدم نیاز تاکسی‌های پرنده eVTOL به باند پرواز
- حذف ترافیک و کاهش زمان جابه‌جایی تا بیش از ۷۰ درصد
- حذف آلودگی صوتی و آلایندگی نزدیک به صفر
- هزینه‌های نگهداری بسیار کم
- ریسک سقوط بسیار پایین

سومین رویداد نوآوری کرمان موتور (KITONEXT) با هدف ایجاد تعامل بین صنعت و دانشگاه و شناسایی ایده‌های نوآورانه در دانشگاه شهید بهشتی برگزار شد. در این رویداد ابوالفضل خلخالی، معاون توسعه محصول کرمان موتور، بر نقش دانشگاه‌ها در توسعه فناوری تأکید کرد و گفت: «همواره شاهد بوده‌ایم که توسعه فناوری در دانشگاه‌ها شکل می‌گیرد و سپس به مرحله تجاری‌سازی در صنعت می‌رسد. ما در کرمان موتور به این روند اعتقاد داریم و مطمئن هستیم که با کمک دانشگاه‌ها می‌توان مسیر نوآوری را در کشور سرعت داد.»

او با اشاره به برنامه ارائه شده در این دوره، بخش اصلی سخنان خود را به موضوع تاکسی‌های پرنده (eVTOL) اختصاص داد و



«کمپانی نپسان آوریل سال ۲۰۲۲ میلادی بود که از نسل جدید کوپه اسپرت خود یعنی سری Z که Z34 رونمایی کرد. این خودرو با زبان جدید طراحی نپسان همراه است که با خطوط تیز و سطوح تخت توانسته استایل اسپرتی را فراهم آورد. در نمای جانبی شاهد خطوط تیز زاویه‌دار هستیم که با سطوح تخت و رینگ‌های ۱۹ اینچی کاراکتر اسپرتی برای این کوپه جسور به ارمغان آورده است. در واقع این سبک طراحی نپسان، با الگوبرداری صحیح از سری Z29 بوده؛ با این تفاوت

که خطوط تیز بدنه با تناسب‌ها به اصطلاح پخته، کوپه پر فور منسی فوق جذابی را به وجود آورده است. همچنین کابین این خودرو بسیار مورد توجه علاقه‌مندان قرار گرفته که یک نمایشگر ۱۲.۲ اینچی برای مجموعه پشت آمپر و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی یک فضای مدرن و جذابی را ایجاد کرده است. طراحی غریب‌فکرمان اسپرت و دسته اسپرت و صندلی‌های اسپرت نیز از جمله المان‌هایی هستند تا کابین این کوپه را اسپرت جلوه دهند.



طراحی کوپه
معروف «نپسان»

وقتی رشد قیمت خودرو سبب رونق بازار موتور سیکلت می‌شود!

نیکدبایک‌های محبوب در بازار ایران

«اگر چه موتور سیکلت در بازار جهانی یک گزینه اقتصادی به‌شمار می‌رود و مخصوص اقشار کم‌درآمد جامعه است، اما در کشور ما به دلایل مختلف، از بالا رفتن بهای ارز گرفته تا خارج شدن خودرو از سبد خانوار، این نوع وسیله نقلیه نیز طی سال‌های اخیر رشد قیمت چشمگیری را تجربه کرده است. در عین حال استقبال از مدل‌های نیکدبایک در بازار کشورمان چشمگیر است و در این رابطه می‌توان از چهار مدل نام برد که به لحاظ فنی دارای ویژگی‌های خاص و مناسبی هستند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

آپاچی RTR200

اواخر سال ۱۳۹۶ بود که محصول جدید برند اسپرت کمپانی TVS یعنی آپاچی پایه خیابان‌های کشور گذاشت. آپاچی نام محبوب و خوش‌آوازهای در میان موتور سیکلت‌های اقتصادی است. آپاچی با مدل‌های RTR180 و RTR150 و RTR160 توانست نزد مخاطبان و مشتریان جایگاه مطلوبی را از آن خود کند.

این پیشینه زمینه‌ای را فراهم آورد تا در دانه جدید و البته قدرتمند این کمپانی یعنی RTR200 بتواند در بازار به محبوبیت خاصی نائل آید. RTR200 به لحاظ استایل، فرم چراغ‌ها و چیدمان LED های چراغ روز مشابه برادر بزرگ‌تر خود یعنی RTR180 است؛ با این تفاوت که باک حجیم در کنار فلاپ‌های یکپارچه، استایلی عضلانی به خود گرفته تا با ارتفاع ۱۰۵۰ میلی‌متری، موقرتر به نظر برسد. نمایشگر دیجیتالی، صندلی دو تکه و سیستم تعلیق مونوشوک از جمله موارد به‌روز و مهم در طراحی RTR200 هستند.

اما قلب تپنده این نیکدبایک هندی، یک موتور تک‌سیلندر به حجم ۱۹۷.۷ سی‌سی مجهز به چهار سوپاپ در سرسیلندر و سیستم پاشش سوخت انژکتوری و نسبت قطر به کورس پیستون ۶۶ میلی‌متر به ۵۷.۸ میلی‌متر است که حداکثر توانی برابر با ۲۰ اسب‌بخار و گشتاوری معادل ۱۶.۸ نیوتون متر را تولید می‌کند. کیفیت ساخت قطعات موتور در سطح نسبتاً مطلوبی قرار دارد؛ اما اگر مالک این موتور سیکلت به تعویض به موقع روغن موتور اهمیت ندهد، به سرعت قطعات اصلی موتور مستهلک خواهد شد. اما شاید یکی از نقاط ضعف RTR200 کوپل شدن با گیربکس ۵ سرعته است؛ چرا که تمامی رقبای این نیکدبایک، همانند رقیب سرسخت هموطن آن یعنی باجاج پالس NS200 به گیربکس ۶ سرعته مجهز شده‌اند.

اما سیستم کلاچ چندصفحه‌ای با مکانیزم کنترل هیدرولیکی، تعویض دنده‌ها را نرم و رواندگی با این مدل را لذت‌بخش می‌کند تا با وجود سیستم تعلیق تلسکوپی با دامپرهای قابل تنظیم هیدرولیکی در جلو و مونوشوک در عقب با دامپر هیدرولیک و پموتایکی قابل تنظیم و تایرهای ۹۰/۹۰ با رینگ ۱۷ اینچی در جلو و ۱۳۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی در عقب سواری رضایت‌بخشی در اختیار راکب قرار گیرد.

بنللی 180S

در این میان زیباترین نیکدبایک موجود در این فهرست، محصول چینی با نام ایتالیایی بنللی 180S است. این محصول جدید بنللی که اواسط سال ۱۳۹۸ به بازار عرضه شد، با توجه به استایلی مشابه محصولات کمپانی اتریشی کی‌تی‌ام و یک کپی‌برداری صحیح از روی مدل دوک ۲۵۰، ظاهری زیبا و البته جذاب به این نیکدبایک ایتالیایی-چینی تبار می‌بخشد. هارمونی رنگ باک بدنه با رینگ‌های جلو و عقب و اسپایدر زیری در کنار بدنه‌ای که با فلاپ‌های یکپارچه و باک منور شده و نشیمن (زین) با ارتفاع پایین طراحی شده، جذابیت بصری بنللی 180S را دوچندان می‌کند. هر چند که کیفیت رنگ بدنه آن طور که باید و شاید مناسب نیست، این مدل بنللی با ۲ پیشرانه ۲ سیلندر ۲۵۰ سی‌سی و تک‌سیلندر ۱۸۰ سی‌سی مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری راهی بازار شده که مدل مدنظر ما در این مطلب 180S است.

بنابر این یک پیشرانه تک‌سیلندر به حجم ۱۷۵ سی‌سی و با تجهیز شدن به چهار سوپاپ در سرسیلندر، نسبت تراکم ۱۱ به یک و سیستم سوخت‌رسانی EFI حداکثر ۱۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۴ نیوتون متر گشتاور را به کمک یک گیربکس ۶ سرعته با مکانیزم کلاچ هیدرولیکی و به کمک سیم، قدرت را به محور عقب منتقل می‌کند. با توجه به این که مدت‌زمان کوتاهی است که بنللی 180S راهی بازار کشور شده، اما کیفیت نه‌چندان خوب قطعات پیش‌سرانه و به‌ویژه حرکت در سرعت‌های بالا و ایجاد سر و صدای بسیار، نشان از کیفیت نه‌چندان مناسب آن دارد. بنللی 180S در زمینه سیستم تعلیق به ساختار تلسکوپی با دو دامپر هیدرولیکی قابل تنظیم و یک دامپر به نام گازی در عقب با ساختار مونوشوک مجهز شده تا با تایرهای ۱۰۰/۸۰ با رینگ ۱۷ اینچی در جلو و ۱۳۰/۷۰ در عقب با رینگ ۱۷ اینچی،



سواری با کیفیت کند.

از نظر امکانات این نیکدبایک ایتالیایی-چینی تبار تنها به سیستم ترمز دیسکی در جلو و عقب مجهز شده و بر این اساس فاقد سیستم ABS (یک موتور سیکلت به‌روز به صورت استاندارد دارای سیستم ترمز ABS است) بوده و کیلومتر شمار تمام‌دیجتال و چراغ LED از جمله آپشن‌های آن به‌شمار می‌رود. با توجه به این موضوع نسخه صفر کیلومتر این نیکدبایک این روزها ۲۲۰ میلیون تومان ارزش دارد. به دلیل هزینه نگهداری بالا و عدم سهولت در تامین قطعات، با توجه به قیمت نسبتاً بالای آن، گزینه مناسبی به‌شمار نمی‌رود.

باجاج پالس NS200



شتاب را بالا برده و رانندگی را جذاب می‌کند. همچنین در زمینه سیستم خنک‌کاری، در این مدل رادیاتور آب تعبیه شده تا فرآیند خنک‌کاری موتور را انجام دهد. اما اگر مالک موتور سیکلت به سطح آب موجود در رادیاتور توجهی نداشته باشد، موتور به سرعت مستهلک می‌شود و احتمال میعوب شدن سرسیلندر و قطعات اصلی موتور نیز وجود دارد. اما در زمینه سیستم تعلیق، به لطف دو دامپر هیدرولیکی قابل تراکم در جلو، یک دامپر گازی در میانه شاسی و ساختار مونوشوک و البته تایرهای ۱۰۰/۸۰ با رینگ ۱۷ اینچی و ۱۳۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی، این مدل سواری با کیفیت‌تری در مقایسه با رقیب سرسخت هموطن خود یعنی آپاچی RTR200 دارد. در نسخه‌های مربوط به سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ NS200 شاهد نصب سیستم ترمز ABS روی آن هستیم که در کنار دیسک‌های ۳۰۰ میلی‌متری جلو و ۲۳۰ میلی‌متری عقب، عملکرد ترمز بهبود چشمگیری داشته است. در عین حال باجاج پالس NS200 به سیستم ترمز ABS، سرعت‌سنج، نشانگر بنزین و دمای موتور در کنار دور موتور آنالوگ و رینگ‌های فولادی اسپرت مجهز شده و با توجه به این که NS200 جزو بهترین گزینه‌ها به لحاظ قیمتی در بازار به‌شمار می‌رود و قطعات آن نیز به‌آسانی تأمین می‌شود، نسخه صفر کیلومتر آن با تغییراتی در نمای جلو، در بازه قیمتی ۴۰۰ میلیون تومان قرار گرفته است.

بیش از ۷ سال است که نیکدبایک کمپانی باجاج در بازار کشور حضور پررنگی دارد. اگرچه NS200 در اوایل با مشکلاتی چون شاتون زدن در دور موتور بالا مواجه بود که تبدیل به یک نقطه ضعف اساسی شده بود. اما از سال ۱۳۹۶ نسخه‌های مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، سبب محبوبیت هر چه بیشتر این نیکدبایک هندی در بازار کشورمان شدند. استایلی مشابه محصولات اقتصادی هوندا در کنار ظاهر عضلانی و چهره مهیج و البته ساده، NS200 را به لحاظ ظاهری به یکی از قابل قبول‌ترین گزینه‌های محبوب در میان جوانان بدل کرده است. در بخش فنی نیز همانند دیگر گزینه‌های مورد بررسی در این مطلب، در این مدل از یک پیشرانه تک‌سیلندر به حجم دقیق ۱۹۹.۵ سی‌سی و نسبت قطر به کورس پیستون ۷۲ میلی‌متر در ۴۹ میلی‌متر، نسبت تراکم ۱۱.۱ به یک، طراحی سه شمع در موتور و سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری بهره گرفته شده که حداکثر ۲۳.۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۸.۳ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. نکته مهم در پیش‌رانه NS200 طراحی سه شمع در یک سیلندر است که قدرت احتراق را بهبود می‌بخشد؛ اما در بلندمدت منجر به مستهلک شدن بیشتر موتور نیز می‌شود. گیربکس ۶ سرعته با کلاچ‌های چندصفحه‌ای غوطه‌ور در روغن با مکانیزم هیدرولیکی تعویض دنده،

سی‌اف‌موتور NK150



می‌کند. این قدرت و گشتاور برای وزن ۱۴۲ کیلوگرمی این نیکدبایک قابل قبول بوده، همچنین طراحی دو دامپر هیدرولیکی در محور جلو با قابلیت تراکم و یک دامپر هیدرولیکی میانی که بر اساس مونوشوک طراحی شده و ابعاد مناسب تایرها ۱۰۰/۸۰ با رینگ ۱۷ اینچی در جلو و ۱۳۰/۷۰ با رینگ ۱۷ اینچی در عقب سواری با کیفیتی را حتی نسبت به رقبای هندی خود به‌رآکب هدیه می‌دهد. نسخه صفر کیلومتر سی‌اف‌موتور NK150 این روزها حدود ۲۲۰ میلیون تومان قیمت می‌خورد؛ البته با توجه به این قیمت غیرمنطقی، این موتور سیکلت تنها به امکاناتی همچون سیستم ترمز دیسکی و نشانگر سرعت، سوخت، مسافت‌سنج به صورت دیجیتالی در کنار یک عقربه آنالوگ دور موتور مجهز است. شاید بتوان گفت عدم سهولت در تأمین قطعات، عدم بهره‌گیری از سیستم ترمز ABS که امروزه یک استاندارد دوده‌ونه آپشن و قدرت پایین موتور از جمله نکات منفی این نیکدبایک چینی است.

فلسفه طراحی و تولید سی‌اف‌موتور بر پایه وزن پایین، رانندمان بالا و تناسب میان این دو پارامتر است. در واقع به‌نوعی کی‌تی‌ام چینی است، اما در عمل این چنین نیست. NK150 به لحاظ ابعاد جمع‌وجور و از نظر طراحی فاقد استایلی عضلانی بوده؛ اما با توجه به فلاپ‌های یکپارچه پلاستیکی و طراحی مشابه محصولات کی‌تی‌ام، کاراکتری اسپرت و ظاهری جوان‌پسند دارد. شاید ضعیف‌ترین موتور سیکلت حاضر در این مطلب سی‌اف‌موتور NK150 باشد؛ چرا که موتور تک‌سیلندر با چهار سوپاپ در سرسیلندر و حجم ۱۴۹.۵ سی‌سی در تنه این نیکدبایک جاجوش کرده است. این موتور ۱۴۹.۵ سی‌سی تک‌سیلندر با نسبت تراکم ۱۰.۵ به یک و نسبت قطر به کورس پیستون ۵۸.۶ میلی‌متر در ۵۷ میلی‌متر و سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری EFI حداکثر ۱۲.۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۱.۵ نیوتون متر گشتاور را با گیربکس ۶ سرعته با کلاچ‌های چندصفحه‌ای با مکانیزم هیدرولیکی به چرخ عقب منتقل

ویژگی که نسل جدید سیستم ارتباط خودرو با خودرو آلودی دارد، این است که از سیستم ناوبری هوشمند آلودی استفاده می‌کند؛ به‌طوری‌که با استفاده از توپیکشن تمامی اطلاعات مربوط به سطح ترافیک، مناطق کم‌خطر (دارای کمترین ترافیک و حجم تردد) و محدودیت سرعت را دریافت و براساس آن به خودروهایی که مجهز به چنین سیستمی باشند، ارسال و گزارش می‌دهد. اما اگر خودرو شما آلودی باشد و در محل پارک جاده توقف کرده باشید و خودروی تان خاموش باشد، این سیستم از طریق اپلیکشن myAudi به کمک اطلاعاتی که سیستم ناوبری دریافت می‌کند، شما را فارغ از هر خطری مستقیم به مقصدتان می‌رساند.

یکی از مواردی که منجر به کاهش ایمنی خودرو می‌شود، عدم آگاهی از مختصات مسیر و موقعیت‌هایی چون ترافیک و حجم تردد است. با این وجود بالغ بر یک دهه است که مهندسان خودرو ساز در بخش الکترونیکی با به‌وجود آوردن سیستم ارتباط خودرو به خودرو توانسته‌اند انقلابی بزرگ را در ایمنی خودروها و به‌ویژه سیستم حمل‌ونقل هوشمند رقم بزنند. یکی از خودرو سازان مطرح و موفق در این راستا آلودی است. این برند لوکس زیرمجموعه فولکس واگن اخیراً در محصولات جدیدش مانند، A3، RS7 و RS6 وای-ترون جی‌تی از نسل جدید سیستم Car-to-X بهره گرفته است. مهم‌ترین



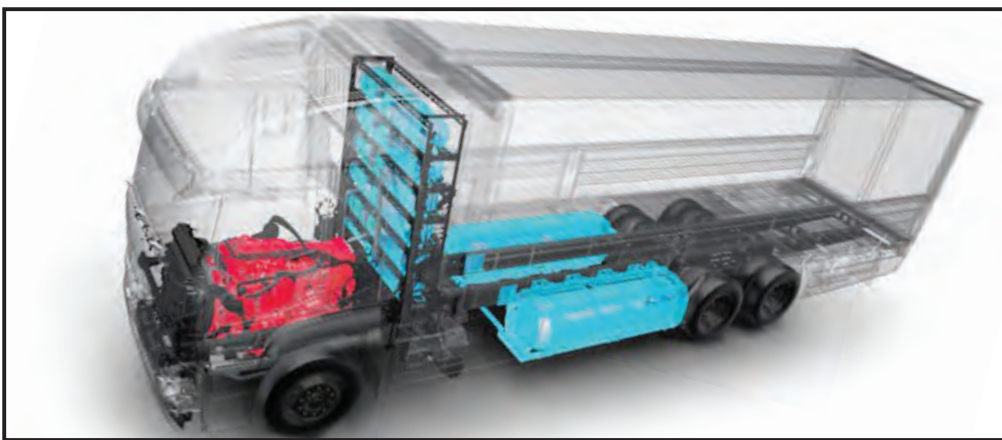
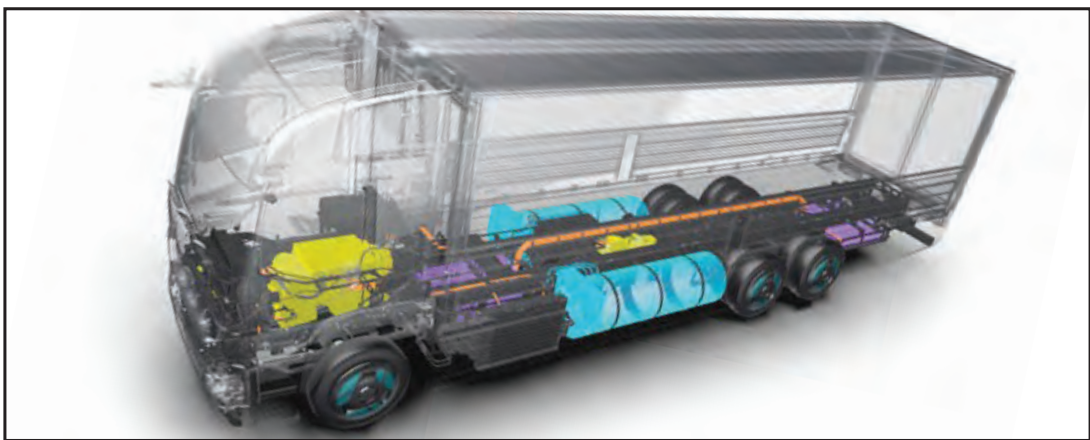
سیستم ناوبری هوشمند «آلودی»



چالش سوخت پاک در آسیا؛

«فوسو» با کامیون‌های هیدروژنی وارد میدان می‌شود

فوسو سال‌هاست در حوزه خودروهای پاک فعالیت می‌کند، اما معرفی این دو کامیون بانام‌های H2IC و H2FC نشان می‌دهد که شرکت وارد مرحله‌ای تازه از بلوغ فناوری شده است



بازار نشان دهد که حمل‌ونقل پاک، مجموعه‌ای از راه‌حل‌هاست. برای بازارهایی که زیرساخت هیدروژن کامل نیست و هزینه تغییر ناوگان بسیار بالاست، موتورهای درون‌سوز هیدروژنی گزینهای منطقی و کم‌هزینه‌تر خواهند بود. اما برای کشورهایی که مسیر توسعه کامل زیرساخت را دنبال می‌کنند، سلول سوختی به‌عنوان راه‌حل آینده‌محرم می‌شود. این دورویکرد در کنار هم به معنای انعطاف‌پذیری بالای فوسو در برابر نیازهای مختلف بازار است. شرکت‌باین کار در واقع اعلام می‌کند که قصد ندارد مشتریان را مجبور به یک انتخاب خاص کند، بلکه می‌خواهد مسیرهای مختلفی برای گذار به انرژی پاک فراهم کند. این نگاه، فوسو را نسبت به بسیاری از رقبای متمایز می‌کند و نشان می‌دهد که شرکت به جای ارائه راه‌حل تک‌بعدی، با دید جامع به آینده حمل‌ونقل سنگین نگاه می‌کند.

■ نقش دایملر در توسعه کامیون‌های هیدروژنی فوسو

نمی‌توان از این دو محصول صحبت کرد و نقشی که گروه دایملر تراکس ایفا کرده را نادیده گرفت. فوسو سال‌هاست زیرمجموعه این گروه است و بسیاری از فناوری‌های جدید به‌صورت مشترک توسعه می‌یابند.

پروژه کامیون هیدروژنی GenH2 دایملر در اروپا از مهم‌ترین نمونه‌هایی است که زمینه‌ساز توسعه H2FC شده و همکاری فنی میان دو شرکت باعث شده فناوری سلول سوختی از سطح آزمایشگاهی فراتر رفته و به مدل‌های سنگین راه پیدا کند. این همکاری از نظر اقتصادی نیز اهمیت دارد، زیرا توسعه چنین فناوری‌هایی بسیار هزینه‌بر است و اشتراک‌گذاری دانش، سرعت تجاری‌سازی را افزایش می‌دهد.

■ آینده کامیون‌های هیدروژنی در بازار جهانی

با وجود پیشرفت‌های چشمگیر، هنوز چالش‌های بزرگی برای کامیون‌های هیدروژنی وجود دارد. زیرساخت عرضه هیدروژن در بسیاری از کشورها محدود است و هزینه تولید این سوخت همچنان بالاست. اما در کنار این چالش‌ها، مزایای بزرگی وجود دارد که باعث شده بسیاری از شرکت‌ها به سمت این فناوری حرکت کنند.

برد بالا، زمان سوخت‌گیری بسیار کوتاه، قابلیت حمل بار سنگین و عملکرد پایدار در مسیرهای طولانی از عواملی هستند که برندهایی مانند فوسو، هیوندای، تویوتا و ولوو را وارد میدان توسعه هیدروژن کرده است. روند جهانی نشان می‌دهد که در دهه آینده، کامیون‌های هیدروژنی نقش پررنگی در ناوگان حمل‌ونقل بین‌شهری خواهند داشت و فوسو با معرفی این دو مدل تلاش می‌کند جایگاه خود را در این آینده پر رقابت تثبیت کند.

■ ژاپن پیشتاز حمل و نقل هیدروژنی؛ لزوم بهره‌گیری از تجربیات کشورهای پیشرو ژاپن یکی از کشورهایی است که سال‌هاست سرمایه‌گذاری در انرژی هیدروژن را در دستور کار قرار داده و قصد دارد تا دهه آینده، زیرساخت گسترده‌ای برای آن ایجاد کند. این کشور از نخستین بازارهایی است که خودروهای سلول سوختی را معرفی کرد و حالا تلاش می‌کند همین روند را به بخش حمل‌ونقل سنگین نیز گسترش دهد. حضور دو مدل هیدروژنی فوسو در نمایشگاه ژاپن نشان می‌دهد دولت این کشور از توسعه این فناوری حمایت می‌کند و قصد دارد صنعت حمل‌ونقل را به سمت انرژی پاک سوق دهد. این مسیری است که به تدریج کشورهای دیگری نیز دنبال خواهند کرد، به‌خصوص با افزایش قوانین محدودکننده برای انتشار آلایندگی.

مدل با تزریق مستقیم کار می‌کند و سیستم مدیریت احتراق آن برای جلوگیری از اشتعال زودرس تنظیم ویژه‌ای دارد. مهندسان فوسو اعلام کرده‌اند که در این نوع موتور، بهره‌گیری از نسبت تراکم متفاوت و زمان‌بندی جدید می‌تواند گشتاور را به سطح قابل‌قبولی برساند. هدف نهایی، ارائه عملکردی نزدیک به یک گران‌وزن دیزلی استاندارد است، بدون این که راننده احساس کند عملکرد خودرو افت کرده است. در کنار این ساختار، مخزن‌های هیدروژن پر فشار در بخش عقبی شاسی قرار گرفته‌اند و با سیستم کنترل ایمنی چند لایه همراه شده‌اند تا خطرات احتمالی کاهش یابد. همچنین فوسو اعلام کرده که برای حفظ ایمنی، لوله‌ها و اتصالات از آلیاژهای مقاوم انتخاب شده‌اند و سیستم تشخیص نشستی به‌صورت لحظه‌ای کار می‌کند.

■ مسیر توسعه H2IC در بازارهای آسیا

فوسو به‌صورت رسمی گفته که موتورهای هیدروژنی درون‌سوز می‌توانند به‌عنوان یک راه‌حل انتقالی مناسب برای کشورهای در حال توسعه عمل کنند. بسیاری از بازارهای آسیای جنوب شرقی هنوز به شدت به ناوگان دیزلی وابسته‌اند و گذار مستقیم به خودروهای تمام‌برقی برای آن‌ها هزینه‌بر است. از نگاه فوسو، H2IC می‌تواند میان‌بر گذار سبز باشد. یک کامیون با ظاهر و عملکرد آشنا که بدون نیاز به تغییرات شدید در عادات کاری رانندگان و تعمیرکاران، سوخت پاک مصرف می‌کند. شرکت حتی اعلام کرده که در صورت توسعه زیرساخت هیدروژن، می‌توان این مدل را به تدریج وارد فاز تولید محدود کرد.

■ معرفی H2FC؛ گام بلند تر فوسو در فناوری سلول سوختی

در کنار H2IC، مدل H2FC قرار دارد که از سلول سوختی استفاده می‌کند و از نظر فناوری یک گام جلوتر محسوب می‌شود. این مدل آینده‌ای را نشان می‌دهد که در آن موتورهای احتراقی کاملاً حذف شده و نیرو مستقیماً از برق تولید شده توسط واکنش شیمیایی هیدروژن در سلول سوختی به موتورهای الکتریکی منتقل می‌شود.

فوسو در طراحی این مدل از فناوری‌های مشترک با گروه دایملر بهره گرفته و نتیجه، یک پلتفرم پیشرفته است که می‌تواند بر طولانی در کنار توان بالا ارائه دهد. این مدل، نگاه بلندمدت فوسو را نشان می‌دهد؛ جایی که کامیون‌های سنگین بدون دود و صدا مسیرهای بین‌شهری را طی می‌کنند و تنها خروجی آن‌ها بخار آب است.

■ نگاهی به ساختار فنی H2FC

در مدل H2FC واحد تولید برق مبتنی بر هیدروژن نقش قلب سیستم را دارد. این واحد انرژی شیمیایی هیدروژن را به برق تبدیل می‌کند و از برق تولیدی نیز برای تغذیه موتورهای الکتریکی و همچنین شارژ باتری کمکی استفاده می‌شود. وجود این باتری باعث می‌شود توان خروجی پایدار تر باشد و خودرو هنگام شتاب‌گیری عملکرد بهتری ارائه دهد. فوسو اعلام کرده که طراحی این مدل با توجه به نیاز حمل‌ونقل بین‌المللی انجام شده و هدف آن است که در مسیرهای طولانی بتواند عملکردی هم‌سطح کامیون‌های دیزلی داشته باشد. علاوه بر این، مخزن‌های هیدروژن با حجم بالا و فشار بالا طراحی شده‌اند تا برد خودرو تا حد امکان افزایش یابد. استفاده از شاسی سبک‌تر و بهینه‌سازی مصرف انرژی نیز از دیگر ویژگی‌هایی است که فوسو بر آن تأکید می‌کند.

■ تفاوت H2IC و H2FC

فوسو با معرفی این دو مدل سعی نکرده یک فناوری را جایگزین دیگری کند، بلکه می‌خواهد به

■ بازار جهانی کامیون‌های

سنگین این روزها در میانه رقابتی جدید قرار گرفته؛ رقابتی که دیگر تنها با اسب‌بخار و گشتاور سنجیده نمی‌شود، بلکه ادامه حیات آن وابسته به توان سازندگان در کاهش آلایندگی

و دستیابی به حمل‌ونقل پایدار است. در چنین شرایطی، فوسو (جوینت ونچر بنز و میتسوبیشی) به‌عنوان یکی از مهم‌ترین برندهای آسیایی گروه دایملر تراکس، گام بلندی برداشته و به نازگی در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن، دو کامیون مفهومی هیدروژنی را به نمایش گذاشته که توجه بازار را جلب کرده‌اند. این دو مدل بانام‌های H2IC و H2FC صفا طرح آینده‌نگر نیستند، بلکه مسیر توسعه محصولات تجاری پاک را برای دهه آینده ترسیم می‌کنند. فوسو با این معرفی نشان داده که قصد دارد در کنار اروپا و آمریکا، آسیا نیز نقش پررنگی در توسعه حمل‌ونقل هیدروژنی داشته باشد و نبرد فناوری‌های سبز تنها به چند کشور محدود نخواهد شد.

■ ورود فوسو به دنیای هیدروژن

فوسو سال‌هاست در حوزه خودروهای پاک فعالیت می‌کند، اما معرفی این دو کامیون نشان می‌دهد که شرکت وارد مرحله‌ای تازه از بلوغ فناوری شده است. پس از تولید کامیون تمام‌برقی eCanter و عرضه نسخه‌های جدید آن در بازار جهانی، حالا فوسو قصد دارد یک پله بالاتر حرکت کرده و فناوری هیدروژن را به وسیله‌های نقلیه سنگین بیاورد؛ جایی که نقش خودروهای برقی باتری‌محور محدودتر می‌شود و نیاز به برد بیشتر و کاهش زمان توقف، بسیار مهم‌تر است. شرکت در بیانیه رسمی خود اعلام کرده که هیدروژن می‌تواند پاسخ عملی برای حمل‌ونقل بین‌شهری و سنگین باشد، به‌خصوص در مسیرهایی که زیرساخت شارژ الکتریکی کامل نیست و بارهای سنگین، مصرف انرژی را افزایش می‌دهد. این نگاه نشان می‌دهد فوسو به دنبال جایگزینی موتورهای دیزلی در بخش‌هایی است که عمل‌برقی‌سازی مستقیم نمی‌تواند نیاز عملی را تأمین کند.

■ فلسفه طراحی مفهومی H2IC

مدل H2IC یا Hydrogen Internal Combustion به‌عنوان نخستین مفهومی جدید فوسو، بر پایه یک موتور درون‌سوز هیدروژنی ساخته شده است. شرکت تلاش کرده تنها سوخت را تغییر ندهد، بلکه ساختار کلی موتور و سیستم‌های جانبی را نیز با طراحی کند تا بتواند بیشترین بازده را از سوخت هیدروژنی استخراج کند. این مدل، پاسخی مستقیم به انتقاداتی است که برخی فعالان صنعت نسبت به نبود زیرساخت کافی برای سلول سوختی مطرح می‌کنند. در موتور درون‌سوز هیدروژنی، ساختار کلی مشابه موتورهای استاندارد باقی می‌ماند، اما احتراق به جای گازوئیل، با گاز هیدروژن انجام می‌شود و ترکیبات آلاینده تقریباً به صفر می‌رسد. فوسو در H2IC تلاش کرده نشان دهد که گذار به انرژی پاک می‌تواند بدون باطل شدن کامل زیرساخت تعمیرگاهی، تولیدی و فنی انجام شود. از دید مهندسی، این یک تصمیم کاملاً کاربردی است، زیرا موتور درون‌سوز هیدروژنی می‌تواند همان چابکی و توان موتورهای دیزلی را در کنار آلایندگی بسیار کمتر ارائه دهد.

■ مشخصه‌های فنی و مهندسی H2IC

هر چند فوسو اطلاعات کامل فنی را در مرحله نخست منتشر نکرده، اما گفته شده که موتور این



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



جدید، رشد قیمتی مشاهده می‌شود. در مقابل، بازار خودروهای داخلی به‌ویژه تولیدات انبوه به‌دلیل عرضه مناسب و نبود تقاضای پر قدرت، با ثبات قیمتی مواجهه است. بخشی از خریداران همچنان در وضعیت انتظار قرار دارند و همین موضوع موجب شده است دامنه نوسان بیشتر متوجه خودروهای مونتاژی وارداتی شود؛ بخش‌هایی که بیش از سایر گروه‌ها از تغییرات زنجیره‌تأمین و فضای ارزی اثر می‌پذیرند

بازار خودرو در هفته جاری با دو رفتار متفاوت همراه شد: به‌طوری‌که برخی از خودروهای مونتاژی و وارداتی با رشد قیمت مواجه شدند؛ اما اغلب خودروهای داخلی روندی با ثبات و بدون تغییر را تجربه کردند. بررسی وضعیت معاملاتی نشان می‌دهد افزایش قیمت‌ها بیشتر در مدل‌هایی دیده شده که وابستگی مستقیم به قطعات وارداتی یا نرخ ارز دارند. در برخی مدل‌های وارداتی نیز به‌دلیل محدودیت عرضه و تأخیر در ورود محموله‌های

رشد قیمت مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها



احتمال تغییر نرخ سوخت، جهت‌نمای تازه بازار خودرو شد

شکل‌گیری رفتار طبیعی در بازار است. زمانی که قیمت کارخانه با واقعیت بازار فاصله دارد، هر تغییر احتمالی در سیاست‌های انرژی می‌تواند بازار را دچار موج‌های ناگهانی کند؛ موج‌هایی که نه تنها قابل پیش‌بینی نیست، بلکه می‌تواند به افزایش ریسک سرمایه‌گذاری مصرف‌کنندگان منجر شود.

در مجموع، رشد ۲۰ روزه قیمت خودروهای گازسوز رانمی‌توان یک روند پایدار دانست، بلکه باید آن را واکنش هیجانی به شایعه‌ای پر قدرت ارزیابی کرد. تا زمانی که سیاست‌گذار یک چارچوب شفاف برای قیمت سوخت ارائه نکند، بازار خودرو همچنان مستعد این دست‌نوسان‌های کوتاه‌مدت و پیش‌بینی‌ناپذیر خواهد بود.

سطح فرضی، برای بخشی از مصرف‌کنندگان اهمیت پیدا کرده است. این رفتار نشان می‌دهد که بازار خودرو بیش از آن که تابع متغیرهای بنیادین باشد، محصول انتظارات تورمی و سیگنال‌های سیاست‌گذاری انرژی است.

این افزایش قیمت در خودروهای گازسوز در حالی رخ داده که بازار کلی خودرو همچنان در شرایط رکود معاملاتی قرار دارد. در بسیاری از کلاس‌های قیمتی، خریداران در وضعیت انتظار هستند؛ انتظار برای تعیین تکلیف واردات جدید، سیاست‌های ارزی و مهم‌تر از همه اصلاح یا عدم اصلاح قیمت بنزین. این تعلیق رفتاری باعث شده معاملات کاهش یابد اما نوسان قیمتی در برخی مدل‌ها فعال‌تر شود. از سوی دیگر، چالش قدیمی «قیمت‌گذاری دستوری» نیز همچنان مانع

در حالی که هنوز هیچ تصمیم رسمی درباره اصلاح قیمت بنزین اعلام نشده، تنها زمزمه‌ها و گمانه‌زنی‌هایی از افزایش احتمالی نرخ سوخت کافی بوده تا طی ۲۰ روز گذشته بخشی از بازار خودرو به‌ویژه خودروهای گازسوز واکنشی فوری و قابل توجه نشان دهد. برخی از مدل‌های دوگانه‌سوز افزایشی تا ۲۵ میلیون تومان را تجربه کرده‌اند؛ رشدی که نه از بهبود کیفیت ناشی شده و نه از افزایش تقاضای واقعی، بلکه محصول یک سیگنال روانی در بازار انرژی است.

بازار خودرو کشور، به دلیل ساختار معیوب قیمت‌گذاری، سیاست‌گذاری‌های متناقض و نبود چشم‌انداز مشخص، در برابر کوچک‌ترین اخبار مربوط به سوخت واکنش نشان می‌دهد. اکنون دوباره مزیت نسبی سوخت ارزان‌تر CNG، حتی در

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۵۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۷۰	۴۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	●
چری آریزو 5T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۳۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۲ میلیون و ۹۰۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۲ میلیون و ۶۶۰	۴۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۳ میلیون و ۴۶۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۴ میلیون و ۶۰۰	۶۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۳ میلیون و ۴۱۰	۰	●
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۴ میلیون و ۷۰۰	۰	●
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۶ میلیون و ۴۰۰	۰	●
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۲۹۵	۱۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۰	●
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیون و ۱۸۰	۰	●
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۲ میلیون و ۳۶۰	۰	●
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۲ میلیون و ۳۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۳۸	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۰	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۰	۲	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۷۳	۳	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۷۰	۰	●
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۸	۲	▼
اتلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۷۰	۳	▲
اتلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۱۲	۰	●
اتلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۳۰	۰	●
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۰	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۶	۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۰۸	۰	●
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۷۲	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۷۸	۱	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۲	۳	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۲۰	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۲۰۵	۰	●
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۲۶۳	۰	●
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	۵۰۸	۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۵۳	۰	●
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۸	۲	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۲۰	۱۰	▼
نیسان دوگانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۵۵	۳	▼
پادرا دوگانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۱۵	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۲	۲	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۲۳	۱	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۷۰	۶	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۶۳	۷	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۱۱۵	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۶	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۷۳	۰	●
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۱۲۴	۶	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۳۲۶	۷	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۵	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۱۴۸	۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۱۶۸	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۱۹۱	۳	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۳۸۸	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۱۴۵	۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۹	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۰	۱۰	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۸۸۵	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۶۱	۱	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	●
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۳ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▼
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	●
ام‌جی ۱،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	●
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	●
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۹ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۶ میلیون و ۳۰۰	۰	●
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۸۴۵	۰	۰	●
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۶ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
بام‌و iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۶۰۰	۰	●
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون و ۲۰۰	۰	●
بنز EQA 260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▼
بنز GLB 200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیون و ۷۰۰	۳۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	●
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۹۵۰	۴ میلیون و ۸۵۰	۰	●
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	●
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۶ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۳ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۷ میلیون و ۴۰۰	۰	●
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۹ میلیون و ۴۰۰	۰	●
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیون و ۸۵۰	۰	●
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیون و ۰	۰	●

شد. «مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده، تخلف انتسابی را محرز و علاوه بر ضبط کالای کشف‌شده، متخلف را به پرداخت ۲۳ میلیارد و ۳۶۶ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش ریالی کالای کشف‌شده محکوم کرد.» ملکی صادقی گفت: «با گزارش بازرسان سازمان صمت پیرامون کشف کالاها از یک انبار، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

«مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی از رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق خبر داد. به گزارش «مهر»، کامران ملکی صادقی، مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان شمالی گفت: «پرونده نگهداری فرآورده‌های نفتی دولت شامل ۳۷ بشکه روغن سوپر توربو، ۲۷ بشکه روغن هیدرولیک، ۲۲۰ بشکه روغن دنده و ۶۴ بشکه روغن صنعتی خارج از ضوابط تعیینی به ارزش ۲۳ میلیارد و ۳۶۶ میلیون ریال در شعبه چهارم بدوی تعزیرات حکومتی شهرستان بجنورد رسیدگی



رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق



انتخاب جدید هلدینگ سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین (تاپیکو)؛

مدیرعامل شرکت نفت «ایرانول» منصوب شد

شرکت‌هایی چون ایران خودرو، سایپا و مگاموتور، نشان‌دهنده رویکردی تازه در همگرایی میان تولید روانسکار و نیازهای واقعی بازار خودرو است. سوابق نجم‌الدین نشان می‌دهد که وی در دوران مدیریت خود توانسته رکوردهای تولید و سودآوری را در ایران خودرو ثبت کند. این تجربه می‌تواند برای ایرانول به‌معنای حرکت به سمت بهره‌وری بالاتر، کاهش هزینه‌های تولید و افزایش سهم بازار باشد. از سوی دیگر، آشنایی عمیق او با ساختارهای پیچیده صنعت خودرو، فرصتی فراهم می‌آورد تا ایرانول بتواند محصولات خود را دقیق‌تر با نیازهای خودروسازان داخلی و حتی بازارهای صادراتی تطبیق دهد. در کنار این تغییر، اکبر میرزاپور نیز به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره ایرانول منصوب شده است. میرزاپور با سابقه‌ای در حوزه اقتصاد مالی و بورس کالا می‌تواند به ایرانول در زمینه مدیریت مالی، توسعه بازار سرمایه و افزایش شفافیت کمک کند. ترکیب این دو انتصاب، یک هم‌افزایی مدیریتی میان تجربه صنعتی و دانش مالی ایجاد کرده که برای آینده ایرانول بسیار راهبردی خواهد بود.



کارشناسی ارشد مدیریت عالی اجرایی از سازمان مدیریت صنعتی است. لازم به ذکر است که دانش تخصصی و مهارت‌ها و شایستگی‌های مدیریتی وی در فرآیند ارزیابی مدیران تاپیکو در بالاترین سطح به‌تایید رسیده است. همچنین پس از آن که صلاحیت علمی و توانمندی‌های مدیریتی اکبر میرزاپور در کمیته‌های ارزیابی شستا مورد تایید قرار گرفت، وی رئیس هیات‌مدیره شرکت نفت ایرانول شد. انتصاب جواد نجم‌الدین به‌عنوان مدیرعامل جدید ایرانول، نقطه عطفی در پیوند صنعت روانکار با تجربه‌های مدیریتی صنعت خودرو است. این تغییر می‌تواند مسیر تازه‌ای برای توسعه بازار داخلی و حضور پررنگ‌تر در عرصه صادرات ایجاد کند. انتصاب جواد نجم‌الدین به‌عنوان مدیرعامل شرکت نفت ایرانول را باید یکی از مهم‌ترین تحولات اخیر در صنعت روانکار کشور دانست. ایرانول به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان روغن موتور و روانکارهای صنعتی، نقشی کلیدی در زنجیره تامین صنعت خودرو و حمل‌ونقل ایفا می‌کند. ورود مدیری با سابقه‌ای طولانی در صنعت خودرو، به‌ویژه در رأس

«به گزارش «شستارسانه»، روح‌اله شهیدی‌پور، مدیرعامل هلدینگ سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین (تاپیکو) در ادامه انتصابات خود طی حکمی، پس از تصویب هیات‌مدیره شرکت نفت ایرانول، جواد نجم‌الدین را به‌سمت مدیرعامل و نایب‌رئیس هیات‌مدیره شرکت نفت ایرانول منصوب کرد. از سوابق مدیریتی نجم‌الدین می‌توان به مدیرعامل و رئیس هیات‌مدیره گروه صنعتی ایران خودرو، رئیس هیات‌مدیره شرکت مگاموتور، رئیس هیات‌مدیره بانک پارسیان اشاره کرد. نجم‌الدین همچنین دارای تجربیات ارزنده‌ای در اجرای پروژه‌های توسعه‌ای در صنعت خودرو به‌ویژه در بخش موتورسازی و به‌ظرفیت رساندن تولید خودرو در ایران خودرو و سایپاست و رکورد بالاترین نرخ تولید خودرو و بالاترین میزان سودآوری در ایران خودرو مربوط به دوران مدیریت وی در آن شرکت بوده است. نجم‌الدین دانش‌آموخته کارشناسی مهندسی صنایع از دانشگاه صنعتی امیرکبیر و



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



راستای طراحی EV6 پیش رفته بود و این برای من خیره‌کننده بود. بنابراین تیم طراحی ما با تمرکز بر زیبایی‌شناسی و نیاز مشتری‌ان توانست یکی از بهترین محصولات را به‌بازار معرفی کند.» همین طراحی زیبا و جذاب و نوین کیا‌موتورز در EV6 سبب شد این خودرو در فهرست نامزدهای بهترین خودروهای سال ۲۰۲۳ میلادی قرار گیرد. بنابراین EV6 با رشد در مسیر طراحی و پیشرفت در راستای فناوری‌های جدید، توانسته جزو بهترین خودروهای دوسال گذشته باشد

«کمپانی کیا با مدل EV6 بالاترین سطح تکنولوژی را در زمینه برقی‌ها به‌نمایش گذاشت. همین مهم سبب شد تا وارد کارزار جدی با تسلا و بی‌وای‌دی چین شود. این محصول جدید کیا در سال ۲۰۲۲ میلادی به تولید رسید. کریم حبیب درباره EV6 این چنین می‌گوید: «ما موفق شدیم دنیای پیشرفته فناوری را به دنیای زیبایی و راحتی بیاوریم تا بتوانیم نیازهای مشتری‌انمان را برآورده کنیم. پیش از این که وارد مرکز طراحی و فناوری کیا‌موتورز شوم، نیمی از پروژه‌های جدید در



چرا کیا «EV6» بهترین خودرو سال ۲۰۲۳ شد؟

تلگرام
Telegram

لزم توسعه سبد محصول خودروسازان

خودروها در کلاس‌ها و سگمنت‌های متعددی طراحی و تولید می‌شوند و هر یک کاربری خاصی خود را دارند. از آن‌جا که بیشتر خودروهای بازار داخلی را اسدان‌ها، اس‌بووی‌ها و هاچ‌بک‌ها تشکیل می‌دهند، گاه‌در خیابان‌ها شاهد آن هستیم که یک مدل خودرو سدان یا اس‌بووی یا هاچ‌بک خارج از استاندارد خود در حال جابه‌جایی لوازم و اشیایی است که تنها باید با وانتبار و کامیونت آن‌ها را جابه‌جا کرد. برخی از منتقدان بر این باورند که عدم توجه به قوانین راهنمایی‌وراندگی و به‌طور کلی ضعف فرهنگی عامل بروز رفتارهایی از این دست است. حال سوال این است که آیا باطراحی و تولید خودروهای کاربردی‌تر شاهد کاهش معضلاتی از این دست در جامعه خواهیم بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

گسترده نبودن سبد محصولات خودروسازان در کنار ضعف فرهنگی در این بخش، زمینه‌ساز ایجاد چنین صحنه‌هایی در جامعه است. بر این اساس بارها بر این موضوع تأکید شده است که در تولید و عرضه وانت‌های شهری، خلأ جدی وجود دارد. بنابراین شاید با توسعه طراحی و تولید وانت‌های شهری، دیگر شاهد چنین صحنه‌هایی در سطح معابر عمومی نباشیم.

بخشی

توسعه سبد محصول خودروسازان مشروط بر درخواست مشتری است. مشتری نیز زمانی در خواست و تمایل به خرید محصولی دارد که ارزان باشد. متأسفانه در شرایط فعلی بسیاری از خانواده‌ها قادر به خرید خودرو نیستند و همین مساله تأثیر منفی در طراحی و تولید انواع خودرو در کشور دارد. بنابراین تسهیل در خرید خودرو می‌تواند به خودی خود مانع بروز تخلفاتی از این دست در سطح جامعه شود.

ابراهیمی

Message

صدای مشتری
۸۸۲۰۶۷۶۱

خدماتی که به درستی ارائه نمی‌شود!

«خودرو خارجی مدل ۲۰۱۵ دارم و چندی پیش با هدف انجام سرویس دوره‌ای روی آن به یک مرکز نسبتاً مشهور در سطح شهر مراجعه کردم که از تبلیغات گسترده‌ای در فضای مجازی بهره می‌برد. در این میان کارشناس مربوطه پیشنهاد داد در کنار سرویس دوره‌ای خودرویم، نور چراغ‌های جلو آن را نیز تنظیم کند. با این حال پس از تعویض روغن موتور و فیلترهای هوا و روغن، خدمات دیگری ارائه نشد و در عین حال مجبور شدم هزینه مربوط به تنظیم نور چراغ‌های خودرویم را نیز بپردازم!

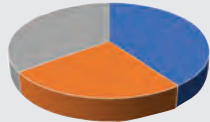
۰۹۱۳۹***۰۹۱۳۹

نظر سنجی
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۴۴

گزینه ۱ ۴۰ درصد
گزینه ۲ ۳۵ درصد
گزینه ۳ ۲۵ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از موارد زیر می‌تواند سبب افزایش ایمنی کودکان شود؟

در پاسخ به این پرسش ۴۰ درصد به گزینه یک یعنی اعمال جریمه‌های سنگین جهت عدم توجه به ایمنی کودکان، ۲۵ درصد به گزینه دوم یعنی دوربین‌های ثبت تخلف باز شدن سائروف و ۳۵ درصد به گزینه سوم یعنی برخورد شدید پلیس راهور با رانندگان متخلف در این زمینه رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۴۵
تأثیر کدام مورد در گسترش تولید و استفاده از موتور سیکلت‌های برقی بیشتر است؟

۱- حمایت دولت از تولید کنندگان موتور سیکلت در این عرصه
۲- اعطای تسهیلات به خریداران موتور سیکلت‌های برقی

«RX» مدل ۲۰۲۲ ارزش خرید دارد؟

محبوب‌ترین کراس‌اوور «لکسوس» همچنان در مسیر موفقیت



«برند لوکس زیرمجموعه تویوتا سال ۱۹۹۸ میلادی نخستین کراس‌اوور میان‌سایز لوکس خود با نام RX را به جهان معرفی کرد. تا به امروز پنج نسل از این خودرو روی خط تولید این کمپانی لوکس ساز قرار داشته و روانه بازار شده است. نسل پنجم RX ۳ ماهه می‌سال ۲۰۲۲ میلادی به جهان معرفی شد. RX جدید همانند نسل چهارم خود یکی از نمادهای زیبایی‌زبان جدید طراحی لکسوس است. اما در این مطلب نسل چهارم آن مورد بررسی ماست

کابین جدید با امکانات رفاهی بیشتر

در زمان ورود به کابین RX جدید شاهد یک طراحی فوق لوکس و در نهایت مدرن هستیم. چرا که یک نمایشگر ۱۲ اینچی کاملاً دیجیتال کلاستر رادر بر می‌گیرد تا با اضافه شدن نمایشگر ۱۴ اینچی افقی عریض بخش میانی داشبورد، شاهد یک فضای کاملاً مدرن و پیشرفته باشیم. طراحی در پیچه‌های دوزنقه‌ای طرفین و در پیچه‌های مستطیل شکل با طراحی دوبخشی آن در مرکزیت داشبورد، زیرنمایشگر میانی و کنسول شناور یکپارچه فضای داخلی لکسوس RX را کاملاً متمایز می‌کند. هر چند که طراحی اسپرت جزئیاتی مانند غربیلک فرمان F Sport، دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت غربیلک فرمان، دسته‌دنده کوچک منحصر بفرد لکسوس (پیش‌تر در مدل LC شاهد آن بودیم) و طراحی اسپرت صندلی‌های جلو، رانندگی با RX جدید را هیجان‌انگیز می‌کند. استفاده از سقف پانوراما و نورپردازی LED داخلی و استفاده از چرم با کیفیت آلکانتراد و کورتا و کروم مشکی بیابویی با چوب در نسخه‌های لاکچری، فضای داخلی را بسیار دلنشین و جذاب کرده است. از مهم‌ترین آپشن‌های لکسوس RX می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، سامانه هشدار انحراف از مسیر، سیستم هشدار نقاط کور مبتنی بر شناسایی عابر پیاده، هداب‌دیسپلی، نمایشگر میانی با قابلیت اندروید اتو و اپل کارپلی، سیستم آنالیز آن‌لاین ترافیکی، شناسایی علائم رانندگی، محدودکننده سرعت، سیستم فوق پیشرفته پیشگیری از برخورد، کمکی راننده، کمکی پیشرفته پارک، دوربین ۳۶۰ درجه و سیستم تهویه مطبوع سه منطقه‌ای و مجزا برای سر نشینان عقب و سیستم گرمکن و سردکن صندلی‌ها و... اشاره کرد.

مختصات فنی

مهندسان کمپانی لکسوس برای RX جدید تنها موتورهای ۴ سیلندر تنفس طبیعی و توربوشارژر و پلاگین-هیبریدی را تدارک دیده‌اند. اما احتمال دارد که RX های خاص بازار ایالات متحده با پیش‌رانه ۶ سیلندر وی شکل ۳،۵ لیتری نسل قبلی نیز همراه شود. اما پیش‌رانه‌های ۴ سیلندر ۲،۵ لیتری، ۲،۴ لیتری و ۵،۰ لیتری پلاگین-هیبریدی نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده است. قوی‌ترین نسخه RX 500h:RX است که به یک موتور ۴ سیلندر ۲،۴ لیتری توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم و سیستم فول هیبریدی تجهیز شده که می‌تواند حداکثر ۳۶۶ اسب‌بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور را تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک دایرکت‌شفت با کمک موتور الکتریکی به چهار چرخ منتقل می‌شود. لکسوس نسخه RX 450h در ایالات متحده ارزشی برابر با ۶۲ هزار و ۷۵۰ دلار دارد.



تغییرات غیراصولی!
خودرو پژو ۲۰۷ مدل ۸۹ دارم و چندی پیش چراغ‌های جلو آن را با نمونه جدید که دارای دی‌لایت است، تعویض کردم. با این حال چند روزی است چراغ چک خودرویم روشن شده و در بسیاری از مواقع دور موتور بالا می‌رود و خودرو هنگام حرکت و تعویض دنده گاز نمی‌خورد و اگر گاز بدهم، کمی جلو می‌رود و خاموش می‌شود. همچنین در زمان تعویض دنده صدای زیادی از گیربکس به گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

پورا کبری - تهران

«در خودروهای دارای سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس، هر گونه تغییر در سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی می‌تواند خرابی‌های بسیاری را به دنبال داشته باشد.

بر این اساس در نمونه‌های جدید پژو ۲۰۷ سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس طوری تعبیه شده که این بخش در یونیت مربوط به شبکه تعریف شده و هیچ اختلالی در شبکه به وجود نمی‌آورد.

اما از آن‌جا که خودرو شما نسخه پیش از فیس لیفت جزئی است، سیستم مالتی پلکس خودرو شما دارای چنین بخشی نبوده و با اضافه شدن چراغ‌های جدید، مشکلاتی در شبکه برق‌رسانی به وجود آمده است. زیرا LED چراغ جلودر طول روز به‌طور اتوماتیک روشن است و این نیازمند یک باتری قدرتمند و هماهنگی با یونیت مرکزی سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس است.

بر این اساس LED با دی‌لایت چراغ‌های جدیدی که روی خودرو شما نصب شده، در طول بازه زمانی زیاد روشن است و این مساله آمپر یا شدت جریان بیشتری نیاز دارد و با در نظر گرفتن این مساله، اختلال در شبکه برق‌رسانی به وجود خواهد آمد و در شدت جریان قطعات الکترونیکی و الکتریکی تأثیر مستقیم می‌گذارد.

بنابراین سنسور در پیچه‌گاز یکی از مهم‌ترین سنسورهای تأثیرگذار در روند افزایش یا کاهش دور موتور است. با توجه به این اختلاف شدت جریان در سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس، در پیچه‌گاز گاهی کم یا زیاد باز و بسته می‌شود و این موضوع به روشن شدن چراغ چک نیز منجر خواهد شد.

بر این اساس ECU در این شرایط دستور و فرمان گاز دادن به عملکرد نمی‌دهد و منجر به چنین خرابی‌ای می‌شود.

بنابراین با تعویض چراغ‌های نسخه قبلی با نسخه جدید و اتصال دستگاه عیب‌یاب دیاگ ECU این مشکل برطرف خواهد شد. هر چند که باید در نظر داشته باشید که سنسور در پیچه‌گاز پیش‌تر با اشکال مواجه نشده باشد. اگر سنسور در پیچه‌گاز و در پیچه‌گاز مشکل و ایراد داشته باشد، چنین اشکالی را به وجود می‌آورد. به همین دلیل باید ابتدا با دستگاه دیاگ عیب‌یابی صحیح انجام شود تا در صورت نیاز سنسور و در پیچه‌گاز تعویض شوند.

از سوی دیگر در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت هر گونه صدای اضافی از گیربکس می‌تواند به خرابی سیستم کلاچ خودرو یا گیربکس مربوط شود.

به بیان دیگر اگر کلاچ خودرو شما به اصطلاح تنظیم یا رگلاژ نباشد، باید آن را تنظیم و در زمان تعویض دنده اهرم پدال کلاچ کاملاً فشرده شود.

همچنین نیاز است که گیربکس توسط شخص مکانیک بررسی شود تا در صورت نیاز روغن واسکارین به آن اضافه شود و در هنگام تعویض دنده صدای اضافی به وجود نیاید. این نکته را نیز در نظر داشته باشید که در زمان رانندگی هرگز دست خود را روی دسته‌دنده قرار ندهید؛ زیرا فشار و نیروی وارده به دسته‌دنده می‌تواند سبب خرابی در اهرم‌بندی تعویض دنده و در نهایت گیربکس شود.



رقیب سرسخت
«تسلا» از راه رسید!

«همه ما می‌دانیم که تسلا موتورز با محصولات تمام‌الکتریکی خود توانست بازار خودرو را به‌طور کامل متحول سازد. اما این را نباید فراموش کرد که رشد الکتریزه شدن خودروها در چین با رشدی بیش از ۶۰ درصد مواجه است. بنابراین محصولات چینی برگ برنده برقی‌سازی در دنیای خودرو هستند. جیلی به‌عنوان یکی از خودروسازان بزرگ و البته موفق چینی در جهان و البته مالک اصلی ولوو، اخیراً از کانسیت فوق جذاب خود با نام گلگسی لایت رونمایی کرد. از نظر طراحی گلگسی لایت یک کوه په‌چهاردر زیباست که نماد نوینی از محصولات جیلی است.

استفاده از سطوح و تقاطع‌ها و زاویه نسبتاً زیاد ستون C و فرمت خمیده سقف، کاراکتر اسپرت و نافذی به این خودرو داده است. هر چند که پروفیل خودرو کمی مشابه پورشه تایکان است، اما چهره گلگسی لایت مشابه محصولات اخیر بولستار (برند پر فور منسی زیر مجموعه ولوو) است. چراکه چراغ‌های L-شکل و استفاده از سطوح تخت و پوزه نسبتاً کشیده نه‌اجمی و البته مدرن است. اما در نمای عقب چراغ‌های کشیده که در میان آن برند جیلی خودنمایی می‌کند، با حجم بسیار ویژه روی صندوق عقب کاملاً زیبا و چشم‌نواز است.

تفاوت آزمون‌های استاندارد در وسایل نقلیه الکتریکی؛

چرا در خودروهای برقی بردپیمایش اعلامی با بردپیمایش واقعی اختلاف دارد؟

تفاوت شرایط رانندگی در دنیای واقعی با شرایط آزمون‌های مذکور نیز باعث اختلاف برد پیمایش اعلامی از سوی سازنده خودرو برقی با برد پیمایش واقعی می‌شود



مهرداد عرب زاده

m.arabzadeh@autoworld.ir

تفاوت در شرایط آزمون‌های استاندارد

در مناطق مختلف جهان، برد پیمایش خودروهای برقی بر اساس آزمون‌های آزمایشگاهی استاندارد مختلفی تعیین می‌شود که به شرایط ترافیکی و زیرساخت‌های جاده‌ای آن منطقه بستگی دارد. از جمله آزمون‌های استاندارد می‌توان به WLTP در اروپا، EPA در آمریکا و CLTC در چین اشاره کرد. هر یک از آزمون‌های استاندارد تحت شرایط کنترل شده (مانند دما، سیستم تهویه روشن یا خاموش، وزن سرنشین و...) و چرخه رانندگی مشخص (مانند سرعت، شتاب، شیب جاده و...) انجام می‌شود. لذا خوشبینانه و یا سختگیرانه بودن شرایط آزمون‌های استاندارد مختلف، می‌تواند نتایج متفاوتی را در تعیین برد پیمایش خودرو برقی به همراه داشته باشد. برای مثال، استاندارد CLTC کشور چین نسبت به استانداردهای اروپایی و آمریکایی خوشبینانه‌تر بوده و برد پیمایش تعیین شده بر اساس آن می‌تواند ۱۰ الی ۲۰ درصد بیشتر باشد. در جدول زیر شرایط آزمون‌های استاندارد مختلف با یکدیگر مقایسه شده است.

مقایسه استانداردهای Driving Cycle برای خودروهای برقی				
وزن	NEDC (EU)	WLTP (Global)	EPA (US)	CLTC (China)
مدت کل (min)	19.7	30	25-20	30
مسافت معادل (km)	11.0	23.3	35-30	14.5
میانگین سرعت (km/h)	33.6	46.5	50-48	28.9
حداکثر سرعت (km/h)	120	131	129	114
درصد توقف‌ها	~25%	~13%	~20%	~28%
دمای تست	30°C-20	23°C	20°C و 7°C	23°C
شرایط تهویه	خاموش	جزئی	روشن/خاموش	خاموش
نوع رانندگی غالب	ترکیبی ولی ملایم	واقع‌بینانه	واقعی و نه‌اجمی‌تر	شهری با ترافیک
سخت‌گیری	□ پایین	□ متوسط	● بالا	□ پایین
دقت در پیش‌بینی برد واقعی	✗ پایین	☞ خوب	☞ بسیار بالا	☞ خوش‌بینانه

تفاوت شرایط رانندگی واقعی با شرایط آزمایشگاهی

علاوه بر تفاوت‌هایی که میان آزمون‌های استاندارد برای محاسبه برد پیمایش خودروهای برقی وجود دارد، تفاوت شرایط رانندگی در دنیای واقعی با شرایط آزمون‌های مذکور نیز باعث اختلاف برد پیمایش اعلامی از سوی سازنده خودرو برقی با برد پیمایش واقعی می‌شود. از جمله این شرایط می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

«XTRIM SX»: مدرن بودن تنها در ظاهر خلاصه نمی‌شود، بلکه در فناوری نیز معنای یابد

این سیستم صوتی تنها وسیله‌ای برای پخش صدا نیست؛ بلکه بخشی از تجربه احساسی رانندگی است. هر موسیقی، یادگست یا پیام ناوبری با کیفیتی نزدیک به صدای Lossless بازتولید می‌شود؛ شفاف، زنده و بدون انحراف. فناوری در این جا ابزاری برای خلق آرامش، تمرکز و لذت شنیداری است.



مدرن بودن واقعی در تعادل ظاهر و عمق است

XTRIM SX به دنبال جلوه‌های اغراق آمیز نیست؛ بلکه با ترکیب فناوری پیشرفته و کیفیت ساخت بالا، تعریف تازه‌ای از سبک و آرامش ارائه می‌دهد. تراشه Snapdragon 8155 تجربه‌ای روان و دقیق از تعامل دیجیتال را فراهم می‌کند، در حالی که سیستم صوتی SONY فضایی فراگیر و طبیعی برای شنیدن ایجاد می‌کند. در این خودرو، فناوری و طراحی در تعادلی کامل قرار دارند؛ آرام، سنجیده و همیشه یک گام جلوتر. در دنیایی که سرعت و تمایز حرف اول را می‌زند، XTRIM SX با وقار و اطمینان، ریتم خود را حفظ می‌کند و از درون هوشمندش، سبکی منحصر به فردی می‌آفریند. این همان بنیان «مدرن نو» است؛ مفهومی که XTRIM با آن، آینده را امروز تعریف می‌کند.

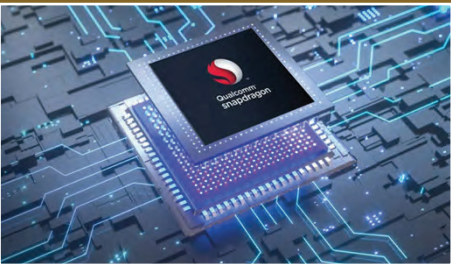
بی‌نقص خود، نمای ۵۴۰ درجه با وضوح بالا را بی‌درنگ فعال می‌کند، بدون آن که عملکردهای دیگر دچار وقفه شوند. این هماهنگی، نشانگر قدرت و پایداری چشمگیر این تراشه است؛ مغزی متفکر که همچون رهبر ارکستر، جریان اطلاعات را با نظم و دقت هدایت می‌کند.



تجربه شنیداری ممتاز با همکاری SONY، سیستم صوتی فراگیر با ۹ بلندگو

کیفیت در XTRIM SX تنها در طراحی و دید بصری خلاصه نمی‌شود؛ بلکه در ظرافت و جزئیات صوتی نیز نمود دارد. کابین این خودرو به‌عنوان محیطی آرام و عایق در برابر صدای بیرون طراحی شده و مجهز به سیستم صوتی فراگیر ۹ بلندگو است که با همکاری SONY توسعه یافته است. الگوریتم صوتی اختصاصی SONY، صحنه‌ای صوتی دقیق و واقعی ایجاد می‌کند که در هر سرعت و شرایط رانندگی، صدایی شفاف، پر جزئیات و متوازن ارائه می‌دهد. چه در سرعت بالا و چه در حالت سکون، کیفیت صدا ثابت و پایدار باقی می‌ماند. در شب‌های آرام شهر، صدای سازها با جزئیات کامل در کابین طنین‌انداز می‌شود و هنگام حرکت در مسیرهای بین‌شهری، صدایی گسترده و قدرتمند، تجربه‌ای مشابه سالن کنسرت را به ارمان می‌آورد.

این تراشه با فناوری ساخت ۷ نانومتری، قدرت پردازشی چشمگیری را در اختیار کابین قرار می‌دهد. پردازنده هشت‌هسته‌ای Kryo و پردازنده گرافیکی Adreno ۶۴۰ با توان بیش از ۱۱۰۰ GFLOPS، وظیفه پردازش هم‌زمان چند نمایشگر با وضوح بالا را به‌طور کامل و بدون تأخیر انجام می‌دهند.



پردازنده‌های پیشرفته تصویری (Spectra 380 ISP) و دیجیتال (Hexagon 690 DSP) نیز وضوح بالا و دقت در نمایش تصاویر پانوراما را تضمین می‌کنند، در حالی که سیستم تشخیص صوت هوشمند در چند میلی‌ثانیه به فرمان‌های راننده پاسخ می‌دهد.

به کمک حافظه پرسرعت LPDDR4x با فرکانس ۲۱۳۳ مگاهرتز، عملکرد چندوظیفه به‌صورت کاملاً روان و بی‌وقفه انجام می‌شود. از ناوبری دقیق گرفته تا دستیار صوتی، هر تعامل با سیستم هوشمند خودرو به‌قدری سریع و دقیق است که گویی از پیش پیش‌بینی شده است.

در شرایطی که هم‌زمان چند عملکرد فعال هستند مانند اجرای مسیر ناوبری، نمایش داده‌های رانندگی، پخش موسیقی و تغییر وضعیت دنده تراشه ۸۱۵۵ با مدیریت

«مدرن» به تدریج در حال بازتعریف است. دیگر مدرن بودن به جلوه‌های زودگذر یا رنگ‌های فصلی محدود نیست. مدرنیته واقعی، ترکیبی از زیبایی ظاهری و هوشمندی درونی است. ظاهری که بیانگر سلیقه و سبک شماست و درونی که بر پایه فناوری پیشرفته شکل گرفته است.

XTRIM SX برای همین مفهوم تازه از مدرنیته طراحی شده است؛ خودرویی که هر جزئیات آن با فناوری توانمند شده تا راننده در هر شرایطی آرام، با اعتماد به نفس و مسلط بر ریتم زندگی شهری باقی بماند.



قدرت پردازشی پرچم‌دار

تراشه Qualcomm Snapdragon 8155

برای تجربه‌ای روان و دقیق

با ورود به کابین XTRIM SX، فصل تازه‌ای از مدرنیته آغاز می‌شود. فضای داخلی این خودرو با نمایشگر یکپارچه خمیده ۱۲.۶ اینچی تعریف شده که با شعاع انحنای 3000R، جلوه‌ای آینده‌نگر و منسجم ایجاد می‌کند. در پس این نمایشگر، قلب تپنده سیستم دیجیتال قرار دارد و آن تراشه پرچم‌دار Qualcomm Snapdragon 8155 است

خارج می‌شود، شوخی است؛ این آمارها بدون پشتوانه دقیق بیان می‌شوند و قاچاق اصلی در لایه‌هایی خارج از شبکه توزیع خرد جایگاه‌ها رخ می‌دهد.» وی با اشاره به قدیمی بودن سامانه هوشمند سوخت کشور تصریح کرد: «تجهیزات سامانه هوشمند ما مربوط به ۱۵ سال پیش است و با تکنولوژی روز دنیا فاصله دارد؛ تخصیص سهمیه به خودرو به جای فرد، باعث ایجاد بازار سیاه فروش سهمیه شده است و اگر شفافیت در سامانه ایجاد نشود، نمی‌توان آمار دقیقی از تخلقات ارائه داد.»

«رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌داران سوخت با اشاره به معضلات فنی در تحویل سوخت به جایگاه‌ها گفت: «طبق استاندارد، فرآورده نفتی باید در دمای ۶۰ درجه فارنهایت تحویل داده شود؛ اما به دلیل شدت مصرف و ناترازی، بنزین با دمای بالا تولید و بلافاصله ارسال می‌شود که پس از سرد شدن در مخازن جایگاه‌ها، دچار کاهش حجم و کسری می‌شود.» وی با رد امکان قاچاق ۲۰ تا ۲۵ میلیون لیتری از طریق نازل‌های سوخت افزود: «این که فکر کنیم این حجم عظیم قاچاق توسط افراد و پادیه یا پاک خودرو از جایگاه‌ها



تکذیب قاچاق سوخت از طریق نازل‌ها



سناریوهای مختلف نرخ بنزین چیست؟

سوخت یارانه‌ای برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی

در همین حال فتح‌الله توسلی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با بیان این که قیمت فعلی بنزین نشان می‌دهد که باید تعادلی در جهت تامین هزینه‌های تولید، استخراج و پالایش نفت با قیمت‌گذاری برای بنزین وجود داشته باشد، گفت: «رسیدن به تعادل قیمتی سبب خواهد شد وزارت نفت بخشی از درآمد خود را برای ایجاد پالایشگاه‌های جدید سرمایه‌گذاری کند. اما نکته این‌جاست که تغییر قیمت بنزین را باید به چه نحوی مدیریت کرد؟ در حوزه بنزین باید ابتدا مردم را توجیه کنیم که ارزان بودن بنزین چه محاسن و چه معایبی دارد و اصلاح قیمت آن هم نه به‌صورت یک‌باره، بلکه به‌صورت پله‌ای، سطح‌بندی، سهمیه‌ای و غیره چه مزایا و منفعتی برای مردم خواهد داشت.»

وی افزود به‌عنوان نمونه قرار بود ارز ترجیحی با این شرط حذف شود که کالاهای اساسی به قیمت شهر بوم‌راه ۱۴۰۱ حفظ شوند. اما از آن‌جا که این موضوع محقق نشد، قیمت‌ها به‌شدت افزایش پیدا کرد و سفرهای مردم کوچک‌تر و مشکلاتی برای معیشت ایجاد شد و موضوع بنزین به‌عنوان سوخت خودرو و شاید خیلی دارای اهمیت نباشد؛ اما تاثیرات بعدی آن بسیار مهم است. چرا که وقتی قیمت بنزین افزایش پیدا می‌کند، هزینه حمل و نقل هم تغییراتی خواهد داشت که این مساله روی قیمت نهایی محصولات و کالاها تاثیرگذار است. بر همین اساس در موضوع تغییر قیمت بنزین باید همه جوانب آن به‌درستی بررسی شود. به‌عنوان مثال دولت باید اعلام کند که تمام خودروهای دولتی باید از بنزین آزاد استفاده کنند و همچنین به‌فردی که چند خودرو دارد، فقط به‌میزان یک خودرو بنزین یارانه‌ای تعلیق بگیرد که چنین رویه‌ای سبب خواهد شد بخش قابل توجهی از مصرف در کشور کاهش یابد و مصرف بنزین به‌تعادل برسد. اما برای خودروهای حمل‌ونقل عمومی مانند تاکسی تا مدت‌زمان نامشخصی، بنزین یا گازوئیل یارانه‌ای به آن‌ها تعلق بگیرد تا حمل‌ونقل عمومی دچار مشکل نشود.»



بنزین بالغ بر ۱۹۷ میلیون لیتر بوده و میانگین مصرف ما حدود ۱۶۰ میلیون لیتر است. میزان مصرف همچنان رو به‌افزایش است و بنزین را با عددی وارد می‌کنیم و با عدد خیلی کمتری می‌فروشیم. تاکید می‌کنم که هر تصمیمی گرفته شود، به‌طور حتم موضوع معیشت مردم و اثرات آن بر اقشار مختلف جامعه، به‌خصوص قشر آسیب‌پذیر بررسی خواهد شد و هیچ تغییری در موضوع سهمیه‌های اولیه افراد اعمال نخواهد شد.»

است. حالا در این فضا باز هم قیمت بنزین از ارزش دلاری آن فاصله گرفته و بسیاری از کارشناسان معتقدند چاره‌ای جز بالا بردن بهای آن وجود ندارد. سخنگوی دولت در این باره گفته است: «هرگونه اقدامی در رابطه با بنزین از سوی دولت به‌طور دقیق به‌اطلاع مردم خواهد رسید. همچنین بحث معیشت مردم و جلوگیری از آثار سوء تغییرات در این بخش روی زندگی اقشار مختلف جامعه بررسی می‌شود. در عین حال مصرف روزانه

است. سخنگوی دولت اعلام کرده دولت در این خصوص مصوبه‌ای نداشته؛ در خصوص نرخ بنزین، معیشت مردم و عدم فشار بر اقشار آسیب‌پذیر مدنظر دولت است و اما از واقعیت‌ها نیز نمی‌توان غافل شد و دولت درصدد است در این باره بهترین تصمیم را بگیرد. براساس اخبار منتشرشده گزینه رونمایی از نرخ سوم بنزین گزینه‌ای است که بیش از همه با استقبال مواجه شده است. رضا سپهوند، دبیر کمیسیون انرژی مجلس این پیشنهاد را تایید و البته رقم را برای نرخ سوم ۷ هزار ۵۰۰ تومان اعلام کرده است. وی گفته طرحی در دولت بررسی شده که براساس آن، ضمن حفظ سهمیه‌های فعلی یک‌هزار و ۵۰۰ و ۳ هزار تومانی، نرخ سومی برای بنزین در نظر گرفته می‌شود. سپهوند همچنین ابراز کرده رقم پیشنهادی ۷ هزار و ۵۰۰ تومان است؛ اما هنوز قطعی نشده و تصمیم نهایی منوط به‌تصویب در دولت یا شورای عالی هماهنگی اقتصادی است.

تاثیر سوخت در حمل‌ونقل

بنزین کالایی چند وجهی و با اهمیت در ساختار اقتصاد کشور است. هرچند همواره تغییرات قیمتی بنزین با حساسیت جامعه همراه بوده و تصمیم‌گیری در مورد نرخ و حتی توزیع و سهمیه‌بندی آن چالش‌برانگیز است و دولت‌های مختلف در دوره‌های متفاوت سعی داشته‌اند تا هزارتوی معمای سوخت را به سرانجام برسانند. کشور از سال ۱۳۹۸ تاکنون تورم‌های بسیار بالا را تجربه می‌کند. در اغلب سال‌ها تورم در محدوده ۴۰ درصد و بیشتر بوده



دست آخر بعد از چند ماه گمانه‌زنی و مصاحبه و اظهار نظر در کنار نگرانی‌ها و صحبت‌های مبهم مقامات دولتی، یکشنبه دوم آذرماه ۱۴۰۴، نخستین محموله وارداتی بنزین سوپر در بورس انرژی عرضه و کشف قیمت شد. بعضی این اتفاق را به‌فال نیک گرفته و آن را گامی در جهت شفاف‌سازی و حذف سوبسیدها دانستند؛ برخی دیگر با اثرگذاری بر کالاها و خدمات دیگر با نگرانی به آن نگرینستند. با این حال تا پایان سال زمان زیادی باقی نمانده و لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ هم در راه است. اما هنوز مشخص نیست تصمیم دولت برای نرخ بنزین در سال پیش رو چیست؛ گمانه‌زنی‌هایی در خصوص احتمال افزایش قیمت یا احتمال تعدیل سهمیه‌ها و شاید چند نرخی شدن وجود دارد.

در مسیر چندنرخی

طبق گزارش‌های منتشره به‌نظر می‌رسد شاید دولت برای سال ۱۴۰۵ بنزین را سه نرخی و شاید چهار نرخی کند تا بتواند بخشی از ناترازی سوخت را در حوزه حمل‌ونقل کنترل کند. چهار نرخی شدن بنزین مستلزم عرضه بنزین وارداتی به قیمت آزاد در جایگاه‌های سوخت

در ارزیابی‌های سالانه شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران رقم خورد؛

کسب رتبه نخست توسط تعمیرگاه مرکزی «پارتکو»



این دستاورد مهر تاییدی بر رعایت استانداردهای بالای خدمات‌دهی در پارتکو و کسب رضایت حداکثری مشتریان است. مهندس پاشنه‌طلا، مدیرعامل شرکت پارتکو کسب این رتبه را ثمره کار تخصصی همه همکاران خود در مجموعه پارت‌ارس تجارت «پارتکو» دانست و افزود رضایت مشتریان در مجموعه اولویت اول ماست. کسب این رتبه تنها یک شروع است و مجموعه پارتکو به‌دنبال ارائه خدمات تخصصی‌تر و گسترده‌تر در سطح کشور به مشتریان است.

بهره‌گیری از پیشرفته‌ترین تجهیزات تشخیص و تعمیر و کسب رضایت مشتریان در تعمیرگاه مرکزی تحت پوشش این شرکت خدمات‌پس از فروش گروه صنعتی آمیکو که به‌تازگی فعالیت خود را به اسم شرکت پارتکو آغاز کرده است، در ارزیابی‌های کشوری، موفق به کسب رتبه دوم شد. در این ارزیابی که توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران صورت پذیرفت، تعمیرگاه مرکزی توانست رتبه یک خدمات تعمیرگاهی را به‌خود اختصاص دهد. این موفقیت درخشان، حاصل اجرای استانداردهای سخت‌گیرانه بین‌المللی، استفاده از نیروهای متخصص و

تعمیرگاه مرکزی پارتکو توانست برای نخستین بار رتبه یک را در ارزیابی‌های سالانه شرکت ISOI کسب کند. خدمات‌پس از فروش گروه صنعتی آمیکو که به‌تازگی فعالیت خود را به اسم شرکت پارتکو آغاز کرده است، در ارزیابی‌های کشوری، موفق به کسب رتبه دوم شد. در این ارزیابی که توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران صورت پذیرفت، تعمیرگاه مرکزی توانست رتبه یک خدمات تعمیرگاهی را به‌خود اختصاص دهد. این موفقیت درخشان، حاصل اجرای استانداردهای سخت‌گیرانه بین‌المللی، استفاده از نیروهای متخصص و



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۴ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۴۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

جواب: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیل‌بورد
Billboard

هاچ‌بک جذاب آئودی با ۵ ستاره ایمنی

«آئودی A3 همواره جزو اسپرت‌ترین، پرفورمنسی‌ترین و ایمن‌ترین هاچ‌بک‌های جهان است. نسل چهارم این خودرو از سال ۲۰۲۰ میلادی به تولید رسیده که نسخه فیس لیفت و جدید آن اخیراً توسط موسسه ایمنی یوروانکپ مورد تست و ارزیابی قرار گرفته است. بر این اساس آئودی A3 توانسته با ۵ ستاره ایمنی درخشان در فهرست ایمن‌ترین‌های جهان قرار گیرد.



لزم بررسی دائمی وضعیت گیربکس اتوماتیک

حرف آخر
The Last Word

روزنامه نگار



گیربکس اتوماتیک دارای کلاچ هیدرولیکی است و با وجود ماهیت و ساختار این سیستم، تعویض دنده‌ها مطابق بر دورموتور انجام می‌شود و به اصطلاح خودکار است. با توجه به عملکرد هیدرولیکی این نوع سیستم، افت فشار هیدرولیک پدیده رایجی است که سبب خرابی آن خواهد شد. نشانه آن نیز بروز خطای تنظیم فشار در TCU است. این ایراد به علت خطای شیرهای هیدرولیکی گیربکس رخ می‌دهد. بنابراین هر زمانی که در گیربکس اتوماتیک یا همان AL4 فشار روغن افت کند یا به اصطلاح شاهد فرار روغن در این بخش از خودرو باشیم، چنین خطایی در TCU پدیدار می‌شود و در عملکرد گیربکس نیز تاثیر منفی خواهد گذاشت. با توجه به این پارامترها، کمپانی پژو که بیشترین استفاده را از چنین گیربکسی روی محصولاتش دارد، همواره به مالکان این مدل خودروها توصیه می‌کند در صورت بروز مشکل در گیربکس اتوماتیک، ضمن تست و بررسی میزان فشار روغن، برای رفع مشکل به‌طور کامل، شیر برقی به کار گرفته شده در این مدل گیربکس نیز تعویض شود. اما اگر همچنان فرار روغن و خطا وجود داشته باشد، در این شرایط باید گیربکس باز و این قطعه به‌صورت اساسی اورهال شود. همچنین کارشناسان همواره توصیه می‌کنند برای جلوگیری از بروز مشکلاتی از این دست که می‌تواند هزینه نگهداری از خودرو را تا حد زیادی افزایش دهد، بررسی وضعیت آن در هر ۲۰ هزار کیلومتر یا هر یک سال یک‌بار ضروری است و بهتر است برای این کار، خودرو در اختیار نمایندگی‌های مجاز قرار گیرد.

قیمت خودرو روز یکشنبه در بازار ثابت ماند



جک J4 بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۲۹۶ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X22 پرو دستی بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۳۷۱ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک G بدون تغییر در بازار
یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



رانا پلاس بدون تغییر در بازار
۹۰۳ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



کرم‌ان‌موتور



KERMANMOTOR

KME SR3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کاتالوگ